AÑO I — Buenos Aires, Mayo 1.o de 1921 — Núm. 19 y 20



A propósito del 1º de Mayo

La historia del movimiento sindical, ha demostrado plenamente que el progreso de la clase obrera se debe a su capacidad de organización. El tenor de vida, en los diversos países, es tanto más elevado cuanto mayor es el grado de organización. Los países anglo sajones — que es donde la organización sindical se ha iniciado y adquirió más desarrollo — son también los que ofrecen mejores condiciones de vida.

Si miramos a nuestro alrededor, podremos constatar un fenómeno semejante. Si nos fijamos en los diversos países sudamericanos, comprobaremos igualmente que el bienestar del proletariado es proporcional a su organización. La escasez de población obrera, que según ciertas escuelas económicas, es el factor determinante de los altos salarios, en los países coloniales, no tiene en la práctica la importancia que se le atribuye.

La precaria situación de la clase obrera de Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay, Perú, etc., menos poblados que la Argentina y de una corriente inmigratoria inferior, es una prueba palpable de lo que decimos. Aparte de que, aquí mismo, es fácil comprobar què el mejoramiento obrero, en su aspecto económico como intelectual y moral, ha sido correlativo al grado de organización y al espíritu de lucha. Dentro del mismo gremio ferroviario esta verdad se ha puesto de manifiesto. El personal de locomotoras, que fué el primero a organizarse y a luchar es, tambén, el que antes supo conquistar mejoras e imponer respeto. Y la prueba de que las mejoras de los maquinistas y foguistas son conquistada en buena ley, la tenemos a la vista. Ha bastado que el resto del personal se organizara, para que conquistara, a su vez, iguales derechos.

Si todos los trabajadores se compenetraran bien de lo que la organización significa, abandonarían las falsas y mezquinas preocupaciones que hoy los extravía, para cooperar al robustecimiento de su respectivos sindicatos. Porque, se ha visto y se ve diariamente, que el bienestar de cada gremio, el respeto que goza frente a los patrones y gobiernos es proporcional a su unión y a su capacidad de lucha, y nada tiene que ver (a pesar de que lo creen algunos ilusos) las ideas ni los principios que puedan profesarse.

Sin embargo, hemos de confesar, no sin dolor, que esas verdades sencillas y evidentes son las menos conocidas o las más olvidadas. Pues diariamente tenemos ocasión de comprobar que un buen número de trabajadores, en vez de luchar por el robustecimiento de su organización, como el buen sentido y la experiencia aconseja, dedican sus afanes a quebrantarla con el pretexto utópico y pueril de buscar una mejor o más bien orientada.

Y ese fantasear utópico ha sido en todos los tiempos un gran obstáculo para los hombres prácticos y de acción, tan difícil de vencer como el espíritu reaccionario y conservador. El utopismo más peligroso e inveterado es la manía de la perfección. Los que abrigan esa falsa ilusión, los que se creen sabios o perfectos, son, dentro del movimiento sindical, los que más dificultan su desarrollo.

Ignoran por lo visto (a pesar de pretender soberlo todo) que en la vida práctica, los deseos, para alcanzar satisfacción, deben guardar armonía con su propia capacidad y fuerza, y que, por otra parte los que olvidando estas obvias verdades — sean individuos o grupos — emprenden obras superiores, nunca consiguen otras cosas que lo que el héroe manchego: palos y el ridículo.

Entre los ferroviarios las locuras heroicas han tenido su experiencia durante los año 1917-1918. De ello queda como recuerdo los innumerables cesantes, cuya reincorporación está hoy por ser una realidad.

Aprovechando esa lección, que la propia experiencia ofrece, es como los ferroviarios han llegado a ser lo que son hoy: los menos bulliciosos y los más fecundos.

El 1o. de Mayo de este año laborioso debe ser saludado con más entusiasmo que nunca, porque nos sorprende en plena actividad y en pleno progreso. Y este día simbólico en que el proletariado del mundo afirma su fe en el triunfo de su santa causa, los ferroviarios hemos de reafirmar, también, nuestros propósitos de proseguir la lucha, cada vez más unidos, dentro de nuestra Confraternidad, hasta reivindicar a todas las víctimas de los pasados errores y materializar, en una bella realidad, nuestras supremas aspiraciones: la emancipación.

He ahí los puntos sobre los cuales, deben meditar los camaradas ferroviarios en este día histórico y revolucionario.

La fecha histórica

Los trabajadores de todo el mundo, borrando las fronteras que el capitalismo ha trazado a los pueblos, nos confundimos en una misma acción: paralizamos el trabajo para conmemorar nuestra fecha histórica, recordar a los caídos en la lucha y renovar nuestra confianza en el porvenir; en ese porvenir tan ansiado que cerrará el ciclo al régimen bárbaro que impera.

Estamos convencidos de que sólo en nosotros reside la fuerza capaz de derribar este estado de cosas, para implantar, sobre sus ruinas, la sociedad nueva, sin explotados ni explotadores; y esa confianza — que no nos la inspira ningún mesías; ningún credo, ninguna creencia abstracta, sino que nace de al historia misma que nos enseña que las únicas conquistas que hasta el presente ha obtenido nuestra clase, se deben exclusivamente, a las luchas en el campo de la producción—nos alienta para perseverar en la obra. Y, año tras año, en esta fecha memorable, al hacer nuestro balance, vemos, con satisfacción, que a pesar de todos los obstáculos que se nos oponen, nuestro ejército sigue impertérrito su marcha — hacia las más avanzadas posiciones del capitalismo — para librar la batalla final y que sus filas van engrosando considerablemente a medida que van pasando los eslabones de la cadena de los años...

Ahora bien; ¿el 1o. de Mayo es un día de fiesta? ¿O es, acaso, un día de luto? Entendemos que no es ni lo uno ni lo otro.

No puede la clase trabajadora conmemorar esta fecha como fiesta — no obstante su discutido origen — por cuanto al hacerse la conmemoración uniforme y escogerse este día, se inspiraron en los acontecimientos de Chicago y entonces resulta ingenuo creer que haya quien considere ese acontecimiento como una fiesta, cuando—por el contrario—fué una de las primeras y más sangrientas escaramuzas de la gran batalla que aun no ha terminado, para la obtención de la jornada de 8 horas. Nosotros podremos considerar fiesta esta fecha el día que hayamos derribado al capitalismo y nos llegue ésta, como la evocación de aquel día en que se inició la guerra sin cuartel contra los opresores; entonces será fiesta; mientras, nó!

No puede tampoco considerarse como día de luto, en conmemoración de los ahorcados a consecuencia de lo acontecido en Chicago, por cuanto estos sucesos ocurrieron — como es del dominio de todos — el día 4 de mayo de 1886 y Spies, Parson, Engel y Fielden fueron decapitados el 11 de noviembre del año siguiente. Por otra parte, la clase trabajadora ha pagado tributo a su idea de emancipación, entregando al sacrificio, alguno de sus miembros, en todos los días que forman el año calendario y por consiguiente tendríamos que conmemorar como luto a todos los días, ya que sería injusto establecer diferencia por que algunos murieron en la horca, otros en las cárceles y los demás fusilados a mansalva en las calles o plazas o víctimas de la miseria en algún inmundo conventillo.

Para nosotros esta fecha es de afirmación de clase, de exteriorización de propósitos; y, por consiguiente, no podemos detenernos a rendir homenaje al trabajo, por cuanto éste sigue siendo, aun, la justa maldición de nosotros mismos y el "modus vivendi" de nuestros verdugos. Cuando hayamos dignificado al trabajo, le rendiremos culto, mientras siga siendo nuestro azote, nó. Tampoco podemos detenernos a llorar nuestros muertos; no ha de ser el corazón el que ha de ganar la batalla al capitalismo y el homenaje más sagrado que se les puede rendir a los que han caído en la lucha es el de secundar su obra; con ello demostraremos que esos sacrificios no han sido estériles. Tenemos la convicción de que si hablaran esos muertos habían de repetir estas mismas palabras.

Por eso es que entendemos que debe aprovecharse este día para hacer obra revolucionariaá obra práctica, llevando al corazón de las masas nuestra palabra—desde el periódico, la tribuna, etc. —haciéndoles ver, a los que no saben y recordar a los que olvidan, cuán es su situación frente al capitalismo y cómo han de proceder para emanciparse de ese tutelaje.

Los trabajadores de este rincón de la tierra, en este día grandioso de nuestra historia, rendiríamos el mejor homenaje a quienes dieron su vida para redimir al trabajo, haciendo de todas las agrupaciones—que están divididas por meros caprichos de grupos y no por nada fundamental, por cuanto todos los trabajadores tenemos idénticas aspiraciones—una sola fuerza, con la cual adquiriremos la cohesión indispensable para la futura acción definitiva contra este régimen que subsiste, gracias a la discordia que la burguesía ha conseguido introducir en las filas obreras.

Trabajadores: ¡Que vibre en nuestros pechos, en este día grandioso, como fiel exponente de nuestra capacidad, el propósito de unión y honraremos, así, la memoria de los caídos en aras de la sublime causa del trabajo!

B. F. ZUGASTI.

Primero de Mayo

Ven, ¡oh, Mayo! te esperan las gentes,
te saludan los trabajadores;
dulce pascua de los productores,
ven y brille tu espléndido sol.

En los prados que el fruto sazonan,
hoy retumba del himno los sones,
ensanchando así los corazones
de los parias e ilotas de ayer.

Desertad, ¡oh falange de esclavos
de los sucios talleres y minas,
los del campo, los de las marinas;
tregua, tregua al eterno sudor!

Levantemos las manos callosas,
elevemos altivos las frentes,
y luchemos, luchemos valientes
contra el fiero y cruel opresor.

De tiranos, del ocio y del oro
procuremos redimir el mundo,
y al mirar nuestro esfuerzo fecundo
lograremos al cabo vencer.

Juventud, ideales, dolores,
primavera de atractivo arcano,
verde Mayo del género humano
dad al alma energía y valor.

Alentad al rebelde vencido
cuya vista se fija en la aurora,
y el valiente que lucha y labora
para el bello y feliz porvenir.

Pedro GORI.

Hay que unir y no dividir

(El partido socialista italiano ha sufrido una escisión, que dió margen a la formación de un nuevo partido político con la denominación de "partido comunista". En Italia, como en muchos otros países de Europa, el partido socialista ha ejercido y ejerce aún una marcada influencia sobre muchos organismos sindicales. Es por ello que la escisión de ese partido ha preocupado a los sindicatos obreros. La organización de los ferroviarios italianos — que ha inspirado su acción en los principios puramente de clase y por lo mismo autonómicos — al comentar editorialmente la escisión en el campo político, en el artículo que reproducimos, reafirma una vez más esa concepción.

Entre nosotros se han producido acontecimientos semejantes, si bien han tenido menos repercusión en el movimiento sindical, en virtud de estar aquí más arraigado el sentimiento de independencia sindical que en Italia. A los trabajadores del país — salvo contadas excepciones — no preocupan ni apasionan los partidos ni los problemas políticos. Es por esto que las escisiones partidistas no perturban la actividad sindical, que se ha desenvuelto siempre al margen de los partidos y sectas y libre de toda influencia extraña.

Es éste, por otra parte, el camino maestro de la acción sindical, como lo afirman los ferroviarios de Italia, que por sus innúmeras batallas, han conquistado un puesto prominente entre las organizaciones obreras del mundo.

Los camaradas podrán constatar, con satisfacción, que el criterio que sostienen los ferroviarios italianos es el mismo que ha inspirado en su acción a nuestra organización.

He aquí el artículo a que nos hemos referido, cuya lectura nos permitimos recomendar a los compañeros):

Bien que escritas bajo la impresión de acontecimientos que perturban gravemente las relaciones entre las organizaciones sindicales — lamidas como están por la llama destructora de la discordia política — nos esforzaremos por imprimir a estas líneas la más irreprensible serenidad.

Nos referimos a concepciones que han sufrido la prueba más rigurosa de la vida.

Las instituciones obreras son más sólidas que los partidos políticos; éstos cambian, según las ilusiones ópticas de sus corifeos, pero aquéllas permanecen firmes a la gran ley de desarrollo que ha hecho de ellas los pilares de la nueva civilización naciente. Aun a través de los escollos de una crisis política — a raíz de la cual el reciente congreso de Liorna ha despedazado en dos fracciones al añoso partido socialista italiano — las organizaciones sindicales sabrán hacer que permanezca intacta toda su armadura. A ellas, de todos modos, incumbe la última palabra; pues ningún movimiento histórico del proletariado puede conducirse al cumplimiento de su objetivo sin tener en ellas las bases de apoyo y de construcción.

Hasta ayer las dos tendencias, la socialista y la comunista — que hoy con furor canino y con una verdadera tempestad de apóstrofes recíprocos se disputan la dirección del proletariado —, parecía que, con otros nombres, hubieran querido agotarse en la posesión del poder estatal conforme a su respectiva visión gradualista o revolucionaria.

Hoy — bajo la luz experimental del evento ruso — este problema ya no existe. El ha sido ahora invertido.

La idea madre conductora de todo el proletariado — si se exceptúan las retrasadas tortugas de la social-democracia — es la convicción de que la palanca de apoyo del proceso social es el mismo proletariado organizado, quien asumirá finalmente en sí el poder, todo el poder, quebrando la espina dorsal a aquella máquina estatal que el socialismo parlamentario y democrático había codiciado como el botín de su avidez.

Este gran proceso de clarificación de la conciencia de clase coloca en primera línea la misión histórica del sindicato. Este se revela tal cual es: el rival del estado; el núcleo en formación de la sociedad de los productores; el hecho organizado que desafía el orgullo vacuo de las fórmulas verbales; la economía que se sobrepone á la política; la clase que reabsorbe, en su propia síntesis viviente, la parcialidad de las escuelas o de los partidos.

Nosotros esperábamos de esta orientación de la conciencia histórica contemporánea el reactivo eficaz contra el hervor de disensiones dentro las filas de las masas organizadas; mas no era posible evitar que la clamorosa ruptura de las viejas compaginaciones políticas no tuviera su repercusión también en las esferas sindicales. Ni nos escandalizamos porque el clamor de la disputa no se hubiera detenido ante los umbrales del sindicato; pero nos envolvería un doloroso estupor si en él no encontraran los términos de la solución vital y armónica que la angustia de la arena política de partido no podía ni sabía ofrecer ni enseñar.

¿Quién no querrá entender la síntesis sugestiva de la magistral enseñanza que emerge de la actividad huelguista, mutualista y organizadora? Son muchos los que han comprendido que el único centro de gravedad de toda la acción innovadora del proletariado está en el sindicato y que las energías para la lucha que se despliegan en este terreno unen y no dividen, asimilan y no fraccionan. Es así cómo se forma la potencia invencible del proletariado.

¿Qué organizador sagaz, que estime estar más de acuerdo con la vida que con las cambiantes fórmulas de los congresos políticos, no sabe — por experiencia propia — que las fórmulas, que parecían las más repugnantes, encontraron al lado del acto práctico de la representación directa de clase una resultante común?

Mostrarse partidista frente a la disciplina sindical, a las necesidades comunes y objetivas en la formación de los órganos directivos, así como también de las indicaciones de las orientaciones sociales, es como abandonar el camino aireado y directo para lanzarse por las callejuelas tortuosas; significa anteponer las falaces ideologías al interés instintivo y profundo de la clase, que guía mejor que cualquier apriorismo doctrinario, que primero comprueba la táctica más adecuada y luego la exprime teóricamente.

Que se discuta de orientación y, si se quiere, que sea también de los partidos; pero que no se nos divida en partidos ahí donde el sindicato, hasta aquí, ha unido y estrechado en una tarea de necesidad común a todos los vejados del capital. Obremos como hombres de clase y no como hombres de partidos y de sectas. Sea nuestra institución siempre un instituto social y no un "club"; sea un órgano de la nueva economía en formación y no la arena de las desenfrenadas pasiones. Que en nuestras asambleas se continúe indagando afanosa y diligentemente todo cuanto "debe" unir y estrechar a la gran masa de los productores en su aspiración global y en su misión histórica total, y no se conviertan en campo de averiguación exasperada de las fórmulas que hay que dictar, de los puntos de vista particulares que hay que hacer resaltar, o en capillas para pontificar.

¡Cuántos años de refinada educación sindicalista se perderían, con imperdonable culpa, si la histérica crepitación de la polémica de partido debiera venir a quebrar la sólida unidad de los esfuerzos, hasta aquí fusionada por el vínculo de acero de la unión sindical!

¿Quién querrá hacerse responsable de esta irreparable y funesta regresión? ¿Quién?

(De "La Tribuna del Ferrovieri", órgano oficial de la organización central de los ferroviarios italianos).

¡Salud: Hombres, mujeres y niños!

Ojalá que al surgir la aurora del día Primero de Mayo despierte en vuestros pechos sentimientos de amor y libertad y que vuestros pensamientos templados con las lágrimas de los que sufren, os incitaren a establecer de una vez y por siempre, la Justicia para todos. Que el espíritu de solidaridad os dé energías y entusiasmos para abrir las puertas de las prisiones donde yacen nuestros compañeros y así puedan, otra vez, salir a la luz del día y respirar el aire puro de la Libertad.

Puedan, de verdad, forjar ustedes y reformar los instrumentos que sirven para asesinar y torturar y hacer de ellos herramientas útiles a la vida productiva. Ojalá que las fuerzas de cualquier circunstancia nunca vuelvan a poneros en la posición de luchar en contra de vuestros vecinos y compañeros.

El suelo hecho fértil con la sangre de millones de vuestros padres, de vuestros hermanos, de vuestros hijos y regado con las lágrimas de un sinnúmero de viudas y huérfanos, sea ahora la tierra libre y el hogar de los que sufren y que fueron a luchar con el nombre de la democracia.

Ojalá que las semillas esparcidas con tan amargos dolores y tristezas sean el fruto de la paz, trayendo a los hogares de todos los seres humanos la dicha y la felicidad.

¡Salud! ¡Oh, hombres, mujeres y niños!

Vuestro y por la Libertad Industrial.

Villiam D. HAYWOOD,

Secretario de los I.W.W. (Trabajadores Industriales del Mundo.

Indiferentes y oportunistas

Las plagas que minan la obra de nuestra organización han quedado reducidas a "indiferentes y oportunistas"; patronales sinceros, de corazón (que serían hasta cierto punto respetables) no existen, ni existieron nunca; los que así pretenden proclamarse, niegan a cada instante con sus actos lo que dicen sostener con sus palabras; son ellos egoístas para sí, y tan malos cumplidores, que llegan a ser, para los "bien mirados intereses del servicio", más peligrosos que nosotros, los considerados revolucionarios.

De la primera plaga, vale decir, de los "indiferentes", creo que no existirán muchos, y más aun: si algunos existen, dudo de su sinceridad, a menos que se trate de individuos muy fofos, o de cerebros no muy normales. Porque, ¿quién en medio del fárrago de luchas que se vienen desarrollando en todo el mundo; quién en medio de las necesidades diarias de la vida, va a mirar completamente indiferente su situación miserable de explotado, sin sentirse aguijoneado por el sagrado deseo de ver mejorada su situación, moral y materialmente, como tenemos derecho todo obrero? Repito, pues, salvo el caso de alteración mental, dudo de los pretendidos "indiferentes" y veo al través de sus vestimentas al vil oportunista, a ese tipo cachafaz, sirviente de los patrones y "canfinflero" de la organización; sirviente patronal, teniendo por sueldo la obligación de cumplir con el servicio como todos, y promesas de mejoramiento individual... a largos plazos; y canfinflero de la organización, por cuanto, después de obstaculizarla, goza descaradamente de los beneficios que directa o indirectamente obtenemos los asociados. Sin embargo, es interesante conocer las opiniones de los "oportunista". Dicen, por ejemplo: "Cada uno tiene sus ideas"; "en la organización se realizan muchas cosas sucias"; "Mansilla y otros se vendieron"; "el inspector A o B me dijo si no tenía vergüenza de pertenecer a ese organismo"; "el jefe se disgustaría conmigo"; "los señores C o D (que generalmente se trata de fuertes comerciantes con influencia ante la "superioridad", de ésos para quienes los reglamentos gozan de elasticidad) me mirarían de mala manera", etc.... ¡Basuras! es lo único que se os puede responder. ¿Son "ideas" las vuestras? ¡No! ¡Mil veces no! Ideas serían si, asociados con nosotros, discutieseis el sistema de lucha, el petitorio a presentar, etc; pero no la razón por la cual decís que os mantenéis adversos a la organización. Al igual que nosotros, aspiráis a mejorar vuestra situación; prueba de ello es que no rehusáis ninguna de las mejoras que se obtienen. Aunque pretendáis decir que la organización nada obtuvo ni obtiene por ahora, yo me permito informaros de que nuestra prédica y nuestra propaganda diaria son sin duda el factor número 1 para inducir a los "magnánimos" patrones a ceder ciertas mejoras "espontáneas", sabiendo que así retardan la obra sana de nuestra organización. Lo que pasa con vosotros es que, como carecéis de dignidad, procuráis obtener vuestro mejoramiento a base de petitorios serviles que envilecen, agachamientos inmundos que denigran, favores que anulan al individuo y, lo que es peor, procurando siempre dejar en vuestro asqueroso camino de ascenso, la mayor cantidad de compañeros caídos, para así poder, cual verdugos de vuestra propia personalidad, ofrendar al amo todopoderoso vuestra obra como cuidadores de sus intereses; pero no os admiréis, si en vez de favorecidos, os toca en mala suerte desempeñar el papel de caídos; pues "quien las da las toma", y tened seguridad que la hidra capitalista no mira servicios de ayer sino sus intereses de hoy. Advertid qué diferencia; nosotros también queremos mejoramiento, más aun, somos insaciables: queremos llegar a librarnos del yugo capitalista, pero en otra forma que la vuestra; reclamamos con nuestras fuerzas de organizados lo que legítimamente nos corresponde, sin arrodillarnos a implorarlo a nadie y sin que pese sobre nuestra conciencia nada que signifique daño para otro compañero; queremos dignificar el trabajo y barrer con toda clase de favoritismos, que hace a los obreros enemigos entre sí, cosa que procuran los patrones mantener, pues en esa forma nos explotan más tranquilamente; y os llamamos oportunistas y más que eso sinvergüenzas, porque en esa forma pretendéis quedar bien con vuestros amos y gozar de los beneficios que la organización obtenga.

¿Que en la organización "hubo" o "pudo haber" malos manejos? ¿Que Mansilla u otros se "vendieron"? Mirad antes a vuestra conciencia y preguntaos quién ha hecho más daño y por menor precio a la organización: si los "malos manejos" nunca comprobados, o corregidos si los hubo, si los "vendidos', o vosotros traicionando servilmente y pretendiendo minar las bases del organismo que os sacó en gran parte de la triste situación en que os hallabais? Vuestro pretendido desprecio hacia la organización no es sino bajeza moral con la que aduláis a vuestros sanguinarios patrones; recordad (¡y avergonzaos de vosotros mismos!) las tristes condiciones de trabajo que nos imponían antes de 1917. ¿Os acordáis de las multas? ¿De aquellas odiadas jornadas en muchos casos de 24 horas

MODOS DE VER

HOMENAJE A LOS CAIDOS DEL CENTRAL CORDOBA

(Perdone don Martín Gil que he usado del nombre de su gran libro, para encabezar estas "modos de ver" míos.)

En el momento excepcional que atravesamos, se impone la necesidad de que todos los compañeros, aporten su mayor o menor cooperación en la obra de reconstrucción que a los ferroviarios nos corresponde desempeñar.

Al referirme a los ferroviarios, lo hago simplemente por ser militante de la organización de los ferroviarios y porque es a este gremio al que últimamente, le tocó soportar el flagelo de las "revoluciones" mal entendidas.

Se me tildará de conservador o apático por mi manera de pensar o ver las cosas, pero yo deseo ante todo, ya que pregonamos la libertad de pensar — que la burguesía nos la tiene usurpada — que, por lo menos entre nosotros los obreros, pongamos en vigencia ese sano y amplio principio.

Y bien: Hecha esta salvedad, vamos directamente a expresar nuestra manera de pensar en la situación de los compañeros del Central Córdoba.

Primero que todo, criticar la forma cómo se encaran las cuestiones colectivas. Es verdaderamente lamentable, que los compañeros más duchos en cuestiones de organización abrera y que han estado al frente o a la dirección del movimiento no hayan sabido darle la orientación que necesitaba para no ir a la bancarrota como ha sucedido.

Es como para pensar que esa gente no sabe nada de nada, o estaban obrando inspirados en un segundo propósito.

Estoy más por lo último. ¿Han dado pruebas del objetivo que perseguirán?

¿Y cuál era ese objetivo? A mi manera de ver, era la caída de la Confraternidad lo que perseguían.

Lo demuestra la propaganda sediciosa que antes del cisma llevaban a cabo los charlatanes autonomistas en contra de la confraternidad y en favor del "Sindicato único".

Esta obra no encontró eco ni en una ínfima parte de los militantes de la Confraternidad. Empero, esa minoría "revolucionarios" se levantó por encima de los estatutos y del penasmiento de la mayoría y procedió a su antojo, para después alegar la "ineficacia del sistema" cuando la mayoría no se dejare arrastrar por el capricho de unos cuantos.

Y?... ahora ellos figuran como los verdaderos "mártires"... caídos.

Hay que levantarles estatua a esos dirigentes...

¿Y ahora? En el fondo ellos han triunfado. Han logrado sus propósitos: debilitar la organización.

¿Por qué y a qué se debe esto? Son los sueños irealizables del "anarquismo". Esa gente cree que está en lo cierto y que su medio de acción y de lucha, es el último evangelio de la filosofía, y no quiere ajustarse al sentir de la mayoría. El "anarquismo" es una teoría que degenera en un lirismo en el cerebro de algunos compañeros que ignoran la capacidad de nuestro proletariado.

¿Por qué ignoran? Porque nunca han vivido de la masa: es decir no han querido compenetrarse de su grado de "elevación" para saber de lo que son capaces. Por otra parte, si nosotros no obramos con sinceridad — consultando los intereses generales del gremio—somos indignos de pertenecerle.

Es por eso que sostengo que, cuando estamos desempeñando una función colectiva, debemos pensar con el criterio de la mayoría, renunciando a nuestros puntos de vista personales, para hacer triunfar el deseo de la colectividad.

Esto no quiere decir que renunciemos al deseo de que todos los hombres piensen como nosotros; porque renunciar al triunfo de nuestros ideales, sería la más indigna claudicación: seríamos traidores de nosotros mismos.

No es el nombre ni la finalidad programática de los organismos lo que nos hace fuerte y capaces de una acción decidida y enérgica; es la mayor capacidad combativa del proletariado la que ha de decir su última palabra y liquidar de una vez por todas con la explotación burguesa.

No es tampoco necesario cambiar sistemas de organización para anular tal o cual artículo-estorbo, cuando es necesario demostrar de lo que somos capaces. Esta obra de la mayor capacidad del proletariado.

Los compañeros más sinceros e inteligentes, deben estar siempre con los ojos fijos y los cinco sentidos puestos, en los problemas que directa o indirectamente le atañen, para ser el toque de alarma del resto apático y retardatario de trabajadores que cruza indiferente de todo sentir colectivo.

El escalafón — por otra parte — que ha sido y será la divisa de todos los trabajadores, no lo han tenido en cuenta nuestros "revolucionarios del sur", lanzando al gremio a un conflicto que podía traer la consecuencia que lamentamos.

¿Por qué ha sido lanzado el gremio a la huelga? Por una migaja miserable que sólo respondía al estómago de unos cuantos, olvidando las aspiraciones pendientes del resto de los trabajadores: Eso no es ser comunista. .. ....

Los hombres que son sinceros, renuncian a una conquista individual o de grupos, en aras de una conquista o mejoramiento colectivo.

Todo ha pasado, y ahora se siente por doquier el efecto de esas payasadas que se llaman resoluciones mal entendidas.

Con dolor en el alma, diríamos que esta caída era una necesidad sentida, dada la confusión que cerníase en nuestra organización para que después de la caída y sobre los escombros del derrumbe, levantemos el muro indestructible de la nueva organización fuerte y sólida.

Presumo que todos los compañeros sinceros que han trabajado y trabajan porque nuestra organización sea grande y fuetre, sabrán de que lado está la razón y ló que corresponde hacer; que yo por mi parte, estoy en mi puesto de ayer: trabajando denodadamente por la consolidación de nuestra querida Confraternidad.

L. Luis MORALES.

Tucumán, abril 20 de 1921.

Seguro de vida Ferroviario

El camarada Plácido López nos remite el artículo que gustosos publicamos a continuación, en el que, como verán nuestros lectores, propone la adopción por nuestra organización de un método de "Seguros de vida" que tendrá la virtud — según dice — de librar a muchos compañeros de la despiadada explotación de que los hacen víctimas las compañías de seguros. Además de esto, el camarada citado considera que el método que propone dará mejor resultado que las listas de subscripción voluntaria, las que se usan actualmente con objeto de prestar la solidaridad pecuniaria a los camaradas necesitados o a las familias de éstos en los casos urgentes o de apremio.

Por nuestra parte, sin aplaudir ni objetar la iniciativa del camarada López, la sometemos a la consideración del gremio, que es el llamado a resolver estas cosas.

He aquí el artículo a que nos referimos:

Pensando que hay actualmente en nuestro gremio centenares de obreros y jefes de toda categoría que están pagando una cuota muy elevada a compañías de seguros (por ejemplo: La equitativa del Plata y otras similares, que son uno de los sitemas más formidables de explotación); y como nuestro deber de sindicalistas es combatir la explotación y, por lo tanto, quitar de nuestros compañeros una de las formidables garras del pulpo capitalista y teniendo en cuenta que desde el Sindicato luchamos con el capital y que en el sentido individual contribuímos a fortalecer sus arcas de caudal, siento la ineludible necesidad de presentar a la burguesía una muralla más sólida, que sea inaccesible a su sistema de explotación. Como decía anteriormente, hay en el país centenares de obreros ferroviarios que tienen sus vidas aseguradas en compañías netamente burguesas, pagando mensualmente una couta que varía de 5 a 6 $, por una suma que no es mayor de 1.000 a 2.000 pesos y pagaderos a los 15 o 20 años o al suceder su muerte y dejar su hogar y a sus seres queridos cubiertos con el más negro y espantoso manto de la miseria. Por eso tenemos hoy día a muchos camaradas que se ven obligados a permanecer indecisos y no se atreven a abandonar a la despiadada burguesía. ¡No, compañeros! Es un error fundamental creer que sólo la burguesía puede poner el pan dentro del hogar proletario en el acto de nuestra defunción. ¡No!, no es así; somos nosotros tanto y aun más pudientes que ellos para dejar indemnizados y libres de las garras burguesas a nuestros seres queridos, dentro de nuestra grandiosa Confraternidad Ferroviaria. Es indispensable preocuparnos de este asunto y en todas las organizaciones obreras del mundo deben de incluirlo en sus programas de acción.

Creo que actualmente ninguna organización obrera lo tiene, o, por lo menos, yo lo desconozco.

Supongámoslo dentro de nuestra fuerte Confraternidad, en la que habrá aproximadamente cien mil afiliados; de manera que la constitución de esta importante organización sería, a mi modo de ver, de una finalidad incomparable; bastaría con que la junta central pasara circulares al respecto instruyendo a los sindicatos seccionales que al suceder la defunción de un camarada ferroviario el Sindicato afectado comunique a la Junta Central para que, por su intermedio, a todos los sindicatos de la república el fallecimiento de tal o cual compañero, a efecto de recolectar los fondos para la familia del extinto y una vez que haya llegado a la junta central ésta haga el giro a nombre del o de los sindicatos o a la familia del extinto. No me refiero que sea un solo sindicato afectado a la vez; pueden ser varios; pero esa modesta suma no excederá de $ 0.20 por cada compañero afiliado y por cada uno de nuestros compañeros que deje de existir. He ahí terminado el trabajo y con esa módica contribución se terminaría para siempre el engorroso trabajo de las listas de subscripción voluntaria y reportaría una diferencia muy grande en beneficio de los que quedan desamparados al suceder la muerte del jefe de una familia proletaria; en esta forma, al mismo tiempo que sirve de propaganda sindical, se recolectaría una apreciable suma de dinero, que nunca podría conseguirse con tan pequeños esfuerzos.

Sólo me resta rogar que esta iniciativa encuentre ambiente entre el gremio ferroviario, y me queda la esperanza de que en breve tiempo hayamos conseguido salvar los hogares proletarios cuando suceda la defunción de un obrero o empleado y no se enseñoree en el hogar enlutado el hambre y la más espantosa miseria y no entreguemos a nuestros seres queridos a merced de la criminal burguesía.

Plácido LOPEZ.

¿De aquellas respuestas que nos daban cuando reclamábamos un día franco para pasarlo con los nuestros y nos decían: "todos los días se come y por lo tanto se debe trabajar"? Acordaos de esto y de mucho más y no olvidéis que estas conquistas son obra de esa organización que tanto despreciáis, y cuya misión, lejos de terminar, está recién al principio, y si alguien es responsable de alguna demora, sólo sois vosotros, que venís desempeñando el triste papel de obstáculo.

¿Que el inspector o jefe se incomodarían por vuestra pertenecia a la organización? ¡Valiente! Por lo primero, ¿qué más le queda?; ¡lamentable por lo segundo, que es tan explotado como todos nosotros!

¿Que los señores C o D os mirarían mal? Aprended a ser hombres libres y no olvidéis que los burgueses tienen caprichos muchas veces imposibles de satisfacer, y entonces una mala digestión de simpatía de parte de uno de estos señores os pueden (con su influencia) echar a perder todo vuestro servil sacrificio.

Contra los "recomendados" y contra la injusticia en general, vamos los obreros asociados, al reclamar nuestro escalafón y por ende nuestra comisión de reclamos, que por estar constituída por genuinos obreros, será de hecho justa e imparcial.

GERMINAL.

Difundiendo EL OBRERO FERROVIARIO entre sus compañeros y amigos, hace V. una buena obra de propaganda.

Discusión de los Escalafones

INTENSA LABOR DE LOS DELEGADOS

Aprobación del escalafón de los cambistas

La labor de los camaradas delegados que tienen a su cargo la discusión ha venido realizando una proficua labor, como lo evidencian los diversos memoriales que se insertan en esta crónica.

Una vez terminada la consideración del escalafón de los guardas, se inició la discusión del de los cambistas. La discusión fué larga y animada. Los representantes de las empresas han contribuído a prolongar la discusión por estar todos ellos animados de un espíritu estrecho y tacaño hasta lo inverosímil.

Los compañeros nuestros defendieron brillantemente los intereses del gremio, que los representantes de las empresas pretendían sacrificar.

A pesar de la buena voluntad que ha demostrado la delegación obrera, no fué posible llegar a un acuerdo directo sobre muchos puntos importantes, los que, de acuerdo a lo convenido, han tenido que ser sometidos al fallo del ministro de obras públicas, quien débe llenar la función de árbitro.

Los asuntos en que no fué posible el acuerdo directo están especificados en el memorial que los compañeros cambistas elevaron al doctor Torello.

Teniendo en cuenta, pues, las dificultades a que nos hemos referido los compañeros cambistas han de estar muy satisfechos de la labor de sus delegados, que han sabido arrancar a las empresas muchas franquicias que, poco tiempo ha, aparecían como privilegios especiales de ciertas categorías.

El memorial al ministro, que transcribimos a continuación, hará comprender mejor la eficiente labor realizada.

He aquí el texto de dicho memorial:

Al señor ministro de obras públicas, doctor Pablo Torello—Casa de gobierno.

Exmo. señor:

Los que subscriben, delegados del personal ferroviario que han tenido el honor de discutir con los representantes de las empresas el escalafón correspondiente al personal de playa (cambistas y capataces-cambintas)), de acuerdo con lo establecido, elevan a la consideración de V.E. los puntos sobre los cuales no fué posible llegar a un acuerdo directo, a la vez que aprovechamos la oportunidad para expresar de un modo sintético las razones en que fundamentan su tesis.

Retroacticvidad, vigencia del escalafón, pago de días de enfermedad y licencia anual.—Sobre estos problemas no fué posible llegar a un acuerdo. Los que subscriben, entienden, señor ministro, que el escalafón de los cambistas ha de tener retroactividad al 1o. de septiembre de 1920, fecha ésta en que entró en vigor el escalafón del personal de tracción. Los fundamentos son obvios: en el trabajo ferroviario no debe haber privilegios, y como el personal de cambistas es uno de los peor remunerados, entendemos que las mejoras que se consignan en el escalafón deben corresponderle desde la misma fecha que las disfruta el personal de tracción.

En lo que respecta a la licencia anual y pago de los días de enfermedad, creemos que la retroactividad debe llegar a octubre de 1917, fecha en que esos derechos fueron establecidos por medio de un decreto del P.E. de la nación.

Licencia a regir.—Aquí tampoco hemos conseguido ponernos de acuerdo con los representantes de las empresas. Los que subscriben, entienden que realizando el personal de cambistas el trabajo más típicamente ferroviario, debe corresponderle la licencia anual de 15 días con goce de sueldo que el P.E. fijó en el artículo 11 del decreto de fecha 11 de octubre de 1917.

Vestuario.—Nuestras exigencias, señor ministro, sobre esta cuestión son bien modestas: dos trajes por año; uno para verano, y otro para invierno; un sobretodo cada dos años y un impermeable cada tres, con opción a renovarlo antes en caso de deterioro.

Los representantes de las empresas, sin desechar nuestra petición, desean dejar el asunto sin solución, a fin de que sea tratado por la superioridad y las comisiones de reclamo que se crean. Nosotros hemos considerado equívoca esta tesis, por cuanto, según nuestro entender, el escalafón tiene por objeto especificar claramente los derechos y deberes de cada uno, con objeto de evitar desinteligencias y conflictos, finalidad que no se obtendría si se dejan estas cuestiones sin una determinación precisa y exacta.

Indemnización por fallecimiento. — Hasta hace poco en casi todas las empresas existían sociedades de socorros mutuos que prestaban ayuda al personal en los casos de enfermedad o fallecimiento. Estas instituciones acaban de ser suprimidas, con lo que se empeora en parte las condiciones del personal. Para reparar en algo esa situación, nosotros pedimos que en caso de fallecimiento de un empleado las empresas ayuden, en tan tristes circunstancias, a la familia con una suma equivalente al sueldo de un mes.

Sueldos.—No habiendo sido posible llegar a un acuerdo, esta cuestión también es sometida al fallo justiciero de V.E. Esperamos que el señor ministro, teniendo presente el alto costo de la vida, la característica de nuestro trabajo, que nos expone a frecuentes accidentes y a graves enfermedades, encontrará equitativas nuestras peticiones.

Al dejar fundados nuestros puntos de vista, nos es muy grato saludar respetuosamente al señor ministro.

TEXTO DEL ESCALAFON

ESCALAFON DE SUELDOS, ASCENSOS Y OTRAS MEJORAS PARA EL PERSONAL DE CAPATACES DE CAMBISTAS Y CAMBISTAS DE LOS FERROCARRILES DE JURISDICCION NACIONAL.

DEFINICION

Artículo 1o.—Se comprende por personal de capataces de cambistas y cambistas de maniobras a todos aquellos empleados ocupados exclusivamente en operaciones de maniobras en las estaciones que efectúen 5 horas de maniobras continuas u 11 horas discontinuas, dentro de un período de 24 horas.

CONDICIONES NECESARIAS PARA SER NOMBRADO CAMBISTA

Art. 2o.—Edad mínima: 20 años; máxima: 40 años; reunir condiciones de salud aceptadas por examen médico, tener buenos antecedentes personales, saber leer y escribir en castellano y ser práctico en el trabajo de maniobras de tren.

CONDICIONES NECESARIAS PARA SER NOMBRADO CAPATAZ DE CAMBISTAS

Art. 3o.—Edad mínima: 23 años; reunir condiciones de salud aceptadas por examen médico, tener buenos antecedentes personales, saber leer y escribir en castellano, poder efectuar las cuatro reglas de aritmética, rendir examen de señalización, tener conocimiento, en general, de las estaciones de la línea del ferrocarril al que pertenece, conocer los deberes que le son impuestos por la ley y reglamento general de ferrocarriles, como también las disposiciones del reglamento interno de la empresa en que trabaja.

CANDIDATOS PARA LOS PUESTOS DE CAMBISTAS

Art. 4o.—Para llenar las vacantes que se produzcan, se dará preferencia a los peones cambistas y al personal en general que lo solicite, eligiendo siempre a aquellos que teniendo buena foja de servicio se [illegible]ren aptos para ese trabajo, debiendo primar en todos los casos la antigüedad del candidato.

SUELDOS

Art. 5o.—Habrá cinco sueldos progresivos para cada clase de capataces de cambistas, y cambistas. El sueldo y tiempo de antigüedad para pasar al sueldo inmediato superior quedará fijado de acuerdo con la siguiente escala:

Categoría	Clases	Años 3	3	4	4
Capataces de cambistas .	1a.				
	2a.				
	3a.				
Cambistas . .	1a.				
	2a.				
	3a.				

CLASIFICACION DE PLAYAS DE MANIOBRAS

Art. 6o.—Para establecer la clase a que corresponde cada una de las playas de maniobras de los ferrocarriles del país, de acuerdo a lo estipulado en el art. 5o., se clasificarán éstas con sujeción a la siguiente escala:

Primera: las que tengan 9 o más turnos de máquinas de maniobras;

Segunda: las que tengan 4 a 8 turnos de máquinas de maniobras;

Tercera: las que tengan 1 a 3 turnos de máquinas de maniobras.

El promedio de los turnos para clasificar las diferentes clases deberá tomarse del trabajo realizado entre el 1o. de enero y el 30 de junio y el 1o. de Julio y 31 de diciembre.

ASCENSOS

Art. 7o.—Queda entendido que el personal comprendido en el presente escalafón no podrá pasar de una clase inferior a la superior sin que exista vacante. Asimismo, el que temporariamente desempeñe un puesto superior, cobrará la diferencia existente entre su salario y el inmediato superior correspondiente a la clase de trabajo donde releva.

EXAMENES

Art. 8o.—El personal comprendido en el presente escalafón que hubiera sido examinado y se hallare disconforme con el pronunciamiento de la empresa sobre el examen, deberá hacer su reclamación por intermedio de la respectiva comisión de reclamos. Esta comisión, que se presentará acompañada por el interesado, examinará la documentación producida como consecuencia del examen del recurrente y si del estudio de dichas actuaciones no estuvieran conformes, volverá a ser examinado nuevamente en presencia de dicha comisión y el fallo será definitivo por ese examen.

VIATICOS

Art. 9o.—Al personal comprendido en el presente escalafón, cuando por las necesidades del servicio deba aumentarse de su estación de residencia, se le abonará un viático a razón de 2 pesos por día en la sección urbana, y 2.50 pesos por día fuera de la sección urbana.

VESTUARIOS

Art. 10.—Al personal comprendido en el presente escalafón se le proveerá del vestuario en las mismas condiciones que impera actualmente. En los casos en que el personal creyera corresponderle cualquiera de las clases del vestuario necesario para el trabajo, deberá hacer su reclamación ante la empresa por intermedio de la comisión de reclamos correspondiente.

PAGO DE SUELDOS POR ENFERMEDAD

Art. 11.—En los casos de enfermedad ordinaria, se acordará al personal comprendido en el presente escalafón, siempre que tenga seis meses de servicio, la mitad del sueldo hasta 90 días por año, cuando la enfermedad sea certificada por un facultativo debidamente reconocido por la empresa y no haya sido originada por abuso de alcohol u otros excesos. En los casos en que la enfermedad se prolongara, el interesado podrá solicitar ante la administración, por vía jerárquica, ampliación en el pago de este beneficio.

En todos los casos el pago de este beneficio se hará mensualmente y no al finalizar la curación.

La comprobación del uso injustificado de estos beneficios dará motivo a la adopción de medidas disciplinarias por parte de la empresa.

PAGO DE SUELDOS POR ACCIDENTES

Art. 12.—Al personal comprendido en el presente escalafón se le acordará, en los casos de accidentes en el servicio, el pago del 50 por ciento de su sueldo si la incapacidad para el trabajo fuera menor de 9 días. Si la incapacidad continuara, el pago será del 75 por ciento de su sueldo hasta la curación o el término de un año a contar del noveno día inclusive. Pasado el término de un año y si la incapacidad continuara, ésta se considerará como permanente desde el día del accidente y a los efectos de la indemnización, de acuerdo con la ley de accidentes del trabajo número 9.688.

Queda entendido que los pagos por accidentes se harán sin tener en cuenta el máximo de sueldo anual que especifica la citada ley.

NOTIFICACIONES AL PERSONAL

Art. 13.—Las notificaciones de medidas disciplinarias al personal serán hechas por escrito, en duplicado, y directamente entregadas al interesado en mano propia por el superior inmediato, quien recabará el duplicado firmado por el afectado.

TRANSFERENCIAS

Art. 14.—Cuando hubiera necesidad de transferir al personal, la empresa pondrá un aviso en la estación a la vista del mismo, por si hubiera de la categoría correspondiente quien voluntariamente desee ser trasladado. En caso contrario, las transferencias se efectuarán de acuerdo a la antigüedad inferior en la categoría correspondiente.

Cuando sea necesario transferir al personal y si la transferencia es mayor de dos meses, se dará aviso con diez días de anticipación, después de los cuales se le concederá al interesado cinco días de licencia con goce de sueldo para efectuar su transferencia si es con familia, y 3 días si fuera solo. Después de este tiempo, el personal transferido tiene que estar en condiciones para tomar servicio en su nueva residencia.

Las empresas acordarán pases de primera clase con cama al personal cuando viaje con su esposa e hijos menores de 18 años, hijas solteras, padre y madre que de ellos dependan, siempre que no haya tren diurno, y hará, libre de flete, el transporte de los muebles del personal, lo cual deberá ser hecho por el mismo tren donde viaje éste, y si no lo fuera la empresa abonará en concepto de hospedaje 3 pesos por día y por persona hasta el momento en que esos muebles hayan llegado a su destino, siempre que la demora no fuera por culpa del interesado.

En los casos de transferencias por necesidades del servicio, se pagarán los gastos razonables; en estos casos, el personal podrá solicitar anticipo de dinero hasta el máximum de 15 días de sueldo para las necesidades de su transferencia.

No se abonarán gastos de transferencia al personal que solicite ser transferido, pero tendrá derecho a la licencia y demás facilidades que se acuerdan en los otros casos.

Donde no haya comodidades para familia, es decir, en los parajes donde no haya habitaciones, posibilidad de aprovisionarse y elementos de asistencia, el personal [illegible] por de dos años, terminado el cual deberá ser devuelto a su estación de procedencia.

FORMA EN QUE EL PERSONAL DEBERA DIRIGIR SUS RECLAMACIONES

Art. 15.—Toda solicitud o reclamación del personal afectado al presente escalafón deberá ser dirigida y tramitada con la superioridad por intermedio de su jefe inmediato.

Si el interesado no recibiera contestación dentro del término de diez días, el asunto será tratado por una comisión de obreros de la misma empresa y especialidad de trabajo del afectado, compuesta de tres miembros, entre los cuales estará incluído el reclamante, ante el jefe de tráfico. En la última instancia esa comisión será recibida por el gerente.

REBAJA DEL PERSONAL

Art. 16.—Si por diminución de trabajo las empresas se vieran obligadas a reducir o modificar la prestación del servicio, la rebaja se hará de la clase inferior a la superior, teniendo en cuenta la antigüedad en la empresa.

El personal que sufriera solamente la modificación en la prestación del servicio será rebajado al puesto que tenía anteriormente, percibiendo en tal caso el sueldo que corresponda a la categoría del trabajo que realice, debiéndosele computar en esa nueva categoría todo el tiempo que ha estado trabajando en la anterior. Este personal deberá, tan pronto como se restablezca el tráfico, ocupar su situación anterior.

En ningún caso el personal rebajado perderá antigüedad para el ascenso una vez que vuelva a su situación anterior.

El personal que haya sido separado por reducción de trabajo quedará con derecho a reingresar de nuevo en la empresa y ésta no podrá tomar a su servicio ningún empleado nuevo antes de haber ocupado a los que han trabajado anteriormente, salvo el caso que este personal renunciara a esta condición. El ingreso de este personal se hará por orden estricto de antigüedad, debiendo, a los efectos del ascenso, computarse el tiempo de servicio que prestaron a la empresa antes de su separación forzosa de la misma.

REBAJA Y POSTERGACION DE CLASE POR CASTIGO

Art. 17.—Esta se hará efectiva solamente en los casos de irregularidades o faltas graves. Al terminar el período de rebaja, el afectado deberá volver a ocupar nuevamente el puesto que tenía antes en la misma categoría y en la misma rotación, sin que pierda la antigüedad por el hecho de haber sido rebajado.

Se hace excepción a esto en los casos de reincidencia, en los cuales por un repetido y reconocido mal comportamiento se harían acreedores a la destitución, pero por no aplicarse ésta se opta por rebajarlo definitivamente de categoría.

AUSENCIA DEL PERSONAL

Art. 18.—A todo el personal comprendido en el presente escalafón que se ausente para el servicio militar obligatorio en el país, no se le descontará este tiempo a los efectos del ascenso. En la misma forma, no se le descontará el tiempo al que obtuviera permiso y que éste no fuera mayor de seis meses. Si el permiso fuera mayor de seis meses, sólo se le reservará una vacante dentro de la categoría que ocupaba.

PASES

Art. 19.—Se acordará un pase de ida y vuelta de primera clase con escala y por año, para cualquier ferrocarril de la república, con excepción del F.C. Trasandino Argentina, al personal comprendido en el presente escalafón, como también a su esposa, hijos menores de 18 años, hijas solteras, padre y madre que de ellos dependan.

PASES ESCOLARES

Art. 21.—El personal comprendido en el presente escalafón, así como su esposa e hijos menores de 18 años, hijas solteras, padre y madre que de ellos dependan, tendrán derecho a órdenes de rebaja con el 75 por ciento de descuento, de primera o segunda clase, válidas para viajar entre cualquier punto de la línea.

En ciertos casos, a pedido de sus jefes de departamento ante el gerente, podrá obtener órdenes de rebaja con el 50 por ciento de descuento para viajar en cualquier otra empresa de jurisdicción nacional.

BENEFICIOS AL PERSONAL JUBILADO

Art. 22.—Al personal comprendido en el presente escalafón que hubiera sido jubilado, así como a su esposa e hijos menores de 16 años que de ellos dependan, se le acordará, en la línea del ferrocarril a que pertenecía al jubilarse, dos pases libres de ida y vuelta de primera clase y órdenes de rebaja o abono con el 75 por ciento de descuento, válidas para viajar entre cualquier punto de la línea. Este privilegio quedará suprimido en caso de abuso.

LICENCIA ESPECIAL POR FALLECIMIENTO

Art. 23.—Al personal comprendido en el presente escalafón se le acordará dos días de licencia con goce de sueldo en los casos de fallecimiento en la familia, entendiéndose que ésta estará formada por la esposa, hijos, padre, madre, hermanos o hermanas. En casos excepcionales y previa justificación ante la superioridad, esa licencia podrá ser ampliada con o sin goce de sueldo.

PRESCRIPCIONES

Art. 24.—La empresa ocupará con preferencia en los servicios efectivos al personal más antiguo, siempre que reúna la competencia necesaria.

Todas las prescripciones de los reglamentos internos de las empresas que no sean afectados por el presente escalafón quedan en vigencia.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

MODO DE APLICAR ESTE ESCALAFON AL PERSONAL ACTUALMENTE EN SERVICIO

Art. 25.—**Colocación del actual en las clases correspondientes.**

Inciso a). Todo capataz o cambista que cuente con la antigüedad necesaria o la sobrepase, sólo tendrá derecho a pasar al sueldo inmediato superior sobre el que disfruta en la actualidad, siempre dentro de la clase que le pertenece por este escalafón. Queda entendido que en tales casos este personal no tendrá derecho a un nuevo aumento de sueldo hasta que hayan transcurrido los años estipulados (3 o 4, según el caso), a contar desde la fecha en que recibieron aquella mejora de sueldo.

Inciso b). Todo capataz o cambista cuyo sueldo no coincida con ninguna de las bases de la clase que le corresponde por el presente escalafón y es superior al que le pertenece por antigüedad, seguirá con su salario actual hasta tanto la antigüedad le dé derecho (en los casos que correspondan) a un aumento de sueldo.

Inciso c). Todo capataz o cambista cuyo sueldo coincida con uno de los que corresponde a su clase en el presente escalafón, pero que su antigüedad no le da derecho a percibirlo, continuará con su sueldo actual hasta tener la antigüedad necesaria para obtener (en los casos que correspondan) un aumento de sueldo.

Inciso d). Todo capataz o cambista cuyo sueldo y antigüedad coincida con uno de los de la clase que por este escalafón le pertenece, continuará con él hasta completar (en los casos que corresponde) la antigüedad necesaria para obtener un aumento de sueldo.

PROMOCIONES Y ASCENSOS

Art. 26.—Las promociones y ascensos a las clases superiores que establece el presente escalafón se harán trimestralmente; para el cómputo de la antigüedad, se computarán como un trimestre las fracciones no inferiores a cuarenta y cinco días.

VIGENCIA DEL ESCALAFON

El presente escalafón empezará a regir, para su aplicación técnica, desde el 18 de abril de mil novecientos veintiuno, dejando [illegible] entre S.E. el señor ministro de obras públicas y las empresas, lo que se refiere a la cuestión financiera que demanda la ejecución de este escalafón.

(Firmado en la Sala de sesiones de ministerio de Obras Públicas a los diez y ocho días del mes de abril del año mil novecientos veintiuno, en presencia de S.E. el señor ministro de Obras Públicas, doctor Pablo Torello, ante mi—A. Fradua, jefe de la oficina de control del trabajo ferroviario.)

ESCALAFON DE SEÑALEROS

A los efectos de realizar una investigación práctica para comprobar el grado de intensidad del trabajo en las diversas cabinas que permita su clasificación, la discusión del escalafón de este personal — que se inició a continuación del de los cambistas — ha tenido que suspenderse. Actualmente, todos los compañeros delegados de esta especialidad están ocupados en esa labor. Una vez reunidos los datos que se consideran indispensables, se reanudará la discusión, lo que ha de ocurrir dentro de muy pocos días.

Esperamos que en el próximo número de EL OBRERO FERROVIARIO podremos dar el texto del escalafón del personal de señaleros, por cuanto antes de interrumpir la discusión para comprobar la intensidad del trabajo en las diversas cabinas, los representantes ya habían tratado diversos puntos del mismo.

LOS JEFES Y EL PERSONAL DE ADMINISTRACION

Las empresas, que conocen indiscutiblemente mejor que nadie sus propios intereses, hanse opuesto en todo momento a la implantación de un escalafón. Ahora que se han visto obligadas, por los acontecimientos, a satisfacer esta vieja aspiración del personal, pretenden — siguiendo sus viejas prácticas — excluir de los beneficios que todo escalafón encierra a los jefes de estaciones, al personal encargado del control de los trenes y al de la administración.

Esta oposición se hizo manifiesta al iniciarse la discusión del que comprende al personal de estaciones, en cuya ocasión nuestros camaradas, con justísima razón, trataron de que que se discutiera de una sola vez.

Mas los representantes de las empresas, aparte de no querer discutir en la forma propuesta, hicieron presente que a juicio de ellos debía excluirse del escalafón a los jefes y demás personal citado, porque, según ellos, éste ejercía funciones puramente administrativas.

Como era natural, los representantes del personal rechazaron de plano semejante pretensión. Esto obligó a suspender la discusión y a plantear la incidencia al ministro de obras públicas.

Con este motivo, los compañeros que integraban dicha comisión pasaron al ministro la siguiente comunicación, en la que defienden y justifican el punto de vista sostenido en la discusión. El ministro, como se ha hecho público, encontró justificada la tesis de los delegados obreros; pero, para evitar dificultades en la discusión, acordó que el personal de estación, a los efectos del escalafón, se subdivida en cuatro grandes grupos.

Para mayor ilustración, publicamos a continuación la nota que con fecha 11 los delegados elevaron al ministro y que dice así:

Al Exmo. señor ministro de obras públicas, doctor Pablo Torello—Casa de Gobierno.—Presente.

Excelentísimo señor:

Los que subscriben, delegados del personal ferroviario para actuar en las discusiones del Escalafón del personal de Estación, en virtud de las dificultades suscitadas ante los señores representantes de las empresas para iniciar las discusiones de acuerdo a lo resuelto por el señor ministro, y de no encontrar la posibilidad de salvarlas a pesar de la buena voluntad y el interés con que hemos sabido empeñarnos para lograrlo, y a fin, también, de no prolongar por más tiempo esta situación en que nos encontramos ante los señores representantes de las empresas, hemos creído oportuno recurrir al señor ministro, solicitándole su intervención en el asunto, que confiamos nos será dispensada, concediéndonos una entrevista a efecto de poder ilustrar personalmente a V. E. de las causas que originan esta situación y exponer las razones de que nos encontramos asistidos para mantener el sistema de discusión por nosotros expuesto. Los representantes delas empresas, señor ministro, en oposicinó a lo establecido por V. E. en su resolución de fecha 5 de febrero ppdo. y contrariando el art. 2o. de esa resolución, pretenden eliminar del Escalafón referido a los jefes, segundos jefes de estación y personal de control de trenes, denominándolos personal de administración, cosa ésta que hemos refutado, sosteniendo la legitimidad con que las mismas funciones que desempeñan los acreditan como personal de estación puramente, y de tráfico a la vez. Por otra parte, señor ministro, los señores representantes de las empresas objetan la representación actual y que los subscriptos asumimos de ese personal, desconociéndose nuestra competencia, cosa que tampoco es admisible, dado que los que en la actualidad ocupamos cargos superiores dentro del personal de estación, ya sea de jefes, segundos jefes y auxiliares en general, hemos recorrido la escala de los puestos anteriores y estamos en contacto estrecho con todo el personal, circunstancias éstas que nos permiten conocer perfectamente todos los trabajos que aquél realiza, o sea el funcionamiento total de las estaciones.

Invocamos esta condición nuestra, señor ministro, como un fundamento especial, para hacer notar a V. E. lo injustificado de la necesidad expresada por los señores representantes de las empresas de llamar nuevas delegaciones, algo que también en los actuales momentos vendría a redundar en perjuicio de las discusiones, debido sobre todo, al tiempo que se perdería en este procedimiento, ya que, como lo decimos, consideramos inoficioso y estéril.

Aprovechamos la oportunidad para hacer notar a V. E. que la actitud de los señores representantes de las empresas, aparte de ser arbitraria, desde que se aparta de los términos precisos y exactos de la resolución de fecha 5 defebrero ppdo. ella es, a todas luces, injusta. La exclusión de los jefes de estación invalidaría todo el Escalafón, por cuanto la mayoría de éstos (a pesar del título un tanto pomposo) son, en su enorme mayoría, modestísimos empleados con una remuneración por demás irrisoria.

Un gran número de jefes — la mayoría quizás — está en peores condiciones que los auxiliares de las estaciones importantes. Y si estos últimos, que están en mejores condiciones y manejan más intereses, están comprendidos en el Escalafón, con mayores motivos deben de estarlo los jefes de estaciones de escasa importancia, quienes, en su carrera ascendente, han de tener derecho a pasar a las estaciones importantes, sino como jefes, por lo menos como segundos o como auxiliares, porque así, además de conquistar un salario más elevado, vendrían a disfrutar de los beneficios de una jornada más reducida, que [illegible]

Lo propio, señor ministro, pueda decirse

En defensa de la licencia anual

Aun cuando las empresas no profesan ninguna doctrina revolucionaria, es sabido que sienten un profundo desprecio por todas aquellas disposiciones legales que lesionan sus intereses.

El caso "clásico" lo constituye la ley núm. 9653, que las empresas desacataron abiertamente, si bien hiciéronla cumplir a sus empleados. Con la reglamentación del trabajo — dictada por el P. E. de la nación, a raíz de las huelgas de 1917 — ha sucedido otro tanto. Las empresas han acatado solamente las disposiciones que menos afectaban sus intereses.

Las disposiciones más importantes, referente a la licencia anual y pago de los días de enfermedad y de cuyo cumlimiento más beneficios habría tenido el personal, no fueron tenidas en cuenta.

Sin embargo, en la discusión del escalafón, los representantes de las empresas, amparándose en el decreto de fecha 13 de diciembre de 1920, no quieren conceder la licencia anual de quince días que establecía el decreto del 11 de octubre de 1917. El argumento de los representantes de las empresas ha sido rebatido por nuestros compañeros, al observar que antes del 13 de diciembre último las empresas tampoco cumplían esa parte del decreto de 1917, como no cumplen tampoco hoy el artículo 12 del mismo decreto, por más que éste no haya sufrido ninguna modificación.

Por tal motivo, los compañeros delegados se han creído obligados a defender la licencia mínima de quince días por año, para todo el personal sin excepción.

Como los representantes de las empresas insisten, por su parte, en atenerse al decreto aclaratorio de diciembre, este asunto tendrá que ser resuelto por el ministro de obras públicas.

En defensa de la licencia de quince días se ha elevado a dicho funcionario el siguiente memorial, que lleva la firma de todos los delegados:

"Al señor ministro de obras públicas, doctor Pablo Torello. — Casa de Gobierno.

Excelentísimo señor: En la discusión de los escalafones de trabajo, sueldos y ascensos, no fué posible llegar a un acuerdo directo en lo que respecta a la licencia anual, motivo por lo cual V. E. deberá, como árbitro, resolver definitivamente tan delicada cuestión.

En mérito a esta circunstancia nos creemos obligados a elevar a su consideración el presente memorial, en el cual exponemos las razones principales y fundamentales de nuestra tesis, consistente en una licencia mínima de quince días por año a favor de todo el personal sin excepción.

I

Los ferroviarios — como todos los trabajadores del mundo — hemos aspirado a satisfacer, juntamente con las necesidades de orden fisiológico, la de un orden más elevado. De ahí que hemos venido bregando por una jornada equitativa y un salario razonable, un descanso hebdomadario, una garantía de justicia en los ascensos y a la vez por una licencia anual que — si es verdad que no responde a una necesidad fisiológica — responde a necesidades de orden social y moral, que es preciso tener en cuenta y satisfacer a su vez.

Y hoy que con la implantación del escalafón se satisfacen las necesidades más apremiantes, deseamos que la licencia mínima de quince días — que es una vieja aspiración — queda claramente reconocida.

El criterio de graduar la licencia anual proporcionalmente a la antigüedad — que preconizan los representantes de las empresas — es erróneo e inaceptable.

A nuestro entender, los que sostienen esa opinión no poseen un concepto cabal y exacto de la licencia, que, por lo visto, interpretan como una dádiva o premio que se concede sólo a raíz de la fidelidad demostrada durante una serie de años en el servicio. El criterio moderno, y que podríamos llamar científico de la licencia, no es el apuntado sino otro y bien distinto.

La clase trabajadora del mundo, que hoy reivindica la licencia anual — como ayer reivindicaba una jornada máxima y el descanso hebdomadario — lo reclama como un nuevo derecho, que le corresponde tan legítimamente como los anteriores.

El obrero y empleado no es ni puede ser considerado como una simple máquina productora de energía. El es — ante todo y por encima de todo y de su propio pasado de miseria y angustia — persona física y moral con todos sus atributos y deberes. El obrero y empleado, por carecer de renta y del instinto de rapiña trabaja para vivir, pero no por eso puede sostenerse que nazca o viva para el trabajo.

Por ello es que en todas partes donde los trabajadores han conseguido satisfacer las necesidades de orden fisiológico procuran hoy satisfacer, también, las necesidades de orden social. El obrero y el empleado, después de luchar por la jornada y el salario equitativo, lucha por la licencia anual para vivir, por lo menos unos cuantos días por año, libre de toda preocupación del trabajo y cerca de su hogar y de sus seres, de los cuales — especialmente los ferroviarios — son frecuentemente alejados por las exigencias del servicio. Es decir que la licencia anual — si bien es verdad que no responde a ninguna necesidad de orden fisiológico —se justifica considerada en su aspecto social, desde que ella vigoriza en el obrero y empleados los vínculos familiares, que las necesidades materiales de la vida moderna debilitan y amenazan disolver.

El hecho mismo de que el gobierno nacional — que no persigue, como las empresas privadas, propósitos de lucro —haya, desde muchos años, otorgado a sus empleados una licencia mínima de quince días, como la que nosotros reclamamos, evidencia y corrobora la necesidad y la justicia de la tesis social que sostenemos.

Las instituciones privadas — impulsadas por el afán de ganancias — han negado a sus empleados (y continúan negando) la licencia anual, como ayer negábanse a reducir la duración de la jornada y a conceder el descanso hebdomadario. Pero, a medida que éstos se han organizado, han ido cediendo en este último punto, como antes y bajo la misma causa habían cedido en las otras cuestiones. Parecería ser la característica del capitalismo privado, no reconocer la justicia sino mediante la fuerza organizada o de la ley. Porque la misma oposición que hoy se hace a la licencia, se hizo ayer al descanso hebdomadario y al acortamiento de la jornada de trabajo. En todos esos casos, los representantes del capital hanse resistido a esas mejoras, que constituyen el orgullo de nuestra civilización, sosteniendo que con ellas se comprometía el porvenir económico del país. El admirable desarrollo industrial de Inglaterra — país que inició la legislación social — de la Alemania y Estados Unidos — que siguieron su ejemplo — ha desvirtuado todos los temores pesimistas e interesados del capitalismo. Es que las mejoras del personal — fuerza viviente propulsora de todo el vasto proceso de la producción y del cambio — como el perfeccionamiento de las maquinarias, que son los auxiliares — no matan, sino que acelera y perfecciona la creación de la riqueza social.

Si la limitación de la jornada de trabajo, la conquista del descanso hebdomadario, el seguro contra los accidentes y la pensión para la vejez no han obstaculizado el progreso económico e industrial de ningún país, no es lógico suponer que eso ocurra con la licencia anual, y menos aun en los ferrocarriles que, por su naturaleza monopolística, no tienen — como las otras empresas de carácter industrial — que hacer frente a la concurrencia, muchas veces ruinosa, de las empresas rivales.

Aparte de esto, los empleados ferroviarios tienen necesidad más que otros de la licencia anual, por estar todos ellos sometidos a un régimen de verdadera disciplina; a muchos de ellos, como verdaderos centinelas que son, les toca vivir lejos de los grandes centros de poblaciones, a los cuales tienen que acudir para satisfacer muchas necesidades. Además, todos los empleados y obreros, al ingresar al servicio ferroviario contraen el compromiso de trasladarse donde las exigencias del servicio lo reclame. Y como estos traslados no son de una duración fija y, por otra parte, como no en todos los puntos de las líneas hay comodidad para la familia, escuela para los hijos, etc., tenemos que el obrero y empleado ferroviario — centinela del progreso — está expuesto a vicisitudes muy semejantes a la del militar, y como éste, para cumplir su deber, deben abandonar su hogar.

Y, como el militar, debe tener derecho a una licencia anual, cosa que, según tenemos entendido, disfrutan desde muchos años los ferroviarios de los principales países de Europa y de América.

Los ferroviarios de Italia, por decreto núm. 913 del lugarteniente del rey, correspondiente al año 1917, gozan de una licencia de 13 a 26 días por año, de acuerdo a la categoría, etc., situación que debe haberse mejorado a raíz de la agitación de enero de 1920, en la que se reclamó una licencia mínima de quince días, por cuanto en esa emergencia el gobierno aceptó todas las peticiones formuladas por la organización.

Pero ¿a qué referirnos a los ferroviarios solamente, cuando la licencia anual va siendo una reivindicación de todos los trabajadores? En nuestro país, además, de los empleados del estado, gozan de ella los empleados de los bancos.

En Italia, los obreros metalúrgicos, a raíz de su última agitación que culminó en la ocupación de los establecimientos — suceso de repercusión mundial— conquistaron la licencia anual.

II

Ciñéndonos a nuestro caso, nos permitimos recordar que en los pliegos de condiciones que el personal de las diversas reparticiones presentó a sus respectivas empresas, en septiembre del año 1917, se solicitaba, entre otras mejoras de diversas índole, una licencia anual de 15 días. La no aceptación de esos pliegos, dió margen al paro general de los ferrocarriles, situación que se prolongó durante 24 días, y de la cual salió el país en mérito a la intervención del poder ejecutivo de la nación, que puso término a muchos puntos divergentes, con su decreto de 11 de octubre, que reglamentó el trabajo ferroviario. Ese decreto verdaderamente histórico — ya que tuvo el mérito de hacer recuperar al país la plenitud del servicio ferroviario — consagra, como un derecho de los obreros y empleados de carácter permanente, una licencia de 15 días con goce de sueldo por cada año de servicio (art. 11.) Esta disposición — como varias otras — fueron resistidas por las empresas, por juzgarla excesivamente onerosas, argumento de muy escaso valor probatorio, por cuanto las empresas lo han empleado con todas las reivindicaciones que en el transcurso del tiempo formulara y que vino conquistando poco a poco el personal. El hecho mismo de que esa licencia, que primero se negó a todos, haya sido concedida a una parte del personal, evidencia que el motivo invocado por las empresas, era más efectiva que real. Aparte de esto, hay que recordar, para evidenciar la poca seriedad de la oposición de las empresas, que en la emergencia obtuvieron del gobierno autorización para elevar sus tarifas en un 22 por ciento para hacer frente a la reducción del tráfico y encarecimiento del combustible originado por la guerra y a los nuevos gastos que exigiría el cumplimiento de la reglamentación del trabajo.

Esta situación clara y nítida que consagraba los derechos del personal, se ha obscurecido un tanto en virtud del nuevo decreto aclaratorio de fecha 13 de diciembre de 1920, que modifica de un modo fundamental del anterior. Pero este último decreto — que las empresas se muestran muy obsecuentes en cumplir — no puede merecer igual obsecuencia del personal, ya que él sin motivos ni razón alguna, le arrebata derechos y franquicias, que disfrutaban desde años.

El decreto aclaratorio — si bien no modifica ni deroga expresamente el anterior — acuerda una licencia de siete días a los obreros y empleados que tengan de uno a cinco años de antigüedad de diez días a los que cuenten entre cinco a diez años; a los que tengan de diez a doce años de servicio doce días y quince días a los que tengan más de quince años de servicio. Este criterio de antigüedad es — a nuestro juicio — equivocado. El mismo decreto, por lo demás, evidencia que ese principio es poco equitativo, ya que no se aplica a todo el personal. Se establece una excepción a favor del personal de locomotoras y trenes, aspirantes a foguistas y guardas, etc., a quienes, independientemente de sus años de servicio — se le adjudica la licencia anual fija.

Si el nuevo decreto no fuera objeto de una reconsideración, nos encontraríamos, señor ministro, con anomalías como esta: en los galpones y depósitos de locomotoras, por ejemplo, los jóvenes de corta edad, los aspirantes a foguistas, que inician su carrera de ferroviarios como limpiamáquinas, tendrían al año una licencia de diez días, mientras que el ajustador y demás operarios técnicos, casi siempre jefe de familia, sólo tendría derecho a la misma franquicia cuando alcance de cinco a diez años de servicio, lo que es a todas luces chocante e injusto. La grave injusticia que entrañaría la aplicación del decreto aclaratorio se hace evidente en el caso supuesto y, que podría multiplicarse, ya que con las otras categorías de personal, ocurre algo peor.

Los telegrafistas — que en muchas partes gozaban de una licencia de diez días—con la aplicación del decreto, esa ventaja sólo la obtendría después de cinco años de servicio. Lo que ocurre con los telegrafistas se repite con los empleados de oficinas, como ser jefes, auxiliares, boleteros, etc. que, desde hace algunos años gozan, también, de una licencia mayor de la que se pretende acordarle.

Por lo expuesto, esperamos que si las reclamaciones de las empresas, indujeron al P. E. de la nación a revisar su decreto de fecha 11 de octubre de 1917, los intereses del personal afectado por la resolución aclaratoria — tan respetable como los de las empresas — hacen necesario revisar, a su vez, la resolución última, para subsanar los errores que en la misma se han deslizado y que, de ser aplicada literalmente, implicaría verdaderas injusticias, que lógicamente, crearía un gran descontento, que, con el tiempo, se traduciría en actos de protestas.

La necesidad de revisar el decreto aclaratorio que solicitamos, se hace más evidente, si se tiene en cuenta la situación creada por el escalafón del personal de guarda-trenes. En dicho escalafón que comprende a los aspirantes (que según lo define el mismo, están obligados a desempeñar funciones de peones de plataforma, limpiacoches, faroleros, etc.), se establece una licencia de quince días para todo el personal comprendido en dicho escalafón. En el escalafón del personal de máquinas se acordó, también, una licencia de diez días para los limpiadores y pasaleñas, cualquiera fuera su antigüedad.

Y desde el momento que las empresas han encontrado equitativa fijar la licencia para ese personal sin tomar en cuenta los años de servicio, no alcanzamos a comprender por qué no se procede en la misma forma con los cambistas (que realizan el trabajo más peligroso), los señaleros, los jefes y demás empleados y obreros que dedican sus esfuerzos y a veces su vida al ferrocarril.

III

No queremos poner término a este memorial sin analizar algunas de las objeciones que, si bien de un modo indirecto, han sido formuladas contra nuestra tesis a parte de la que se refiere al derecho a la licencia — que creemos haber justificado plenamente en el curso de esta exposición. — Se insinúa que, la licencia mínima de quince das que se solicita, resulta prácticamente imposible.

Los motivos que se aducen son los siguientes: se afirma que la concesión de la licencia de quince días, exigiría a las empresas un aumento del personal superior a lo que podría dar el mercado de trabajo de nuestro país. Esta objeción sería realmente grave y digna de tenerse en cuenta, si no fuera que carece por completo de fundamento.

Nosotros no tenemos datos exactos con respecto al número global de obreros y empleados ferroviarios existentes en el país, pero nos consideramos con derecho a pensar que ha de oscilar alrededor de ciento cuarenta mil. Ahora bien; si tomáramos como base la cifra iniciada y suponemos, además, que de todo ese personal nadie goza de licencia anual — llegaríamos a la conclusión que para dar a todos ellos un medio mes de licencia y continuar haciendo la misma suma de trabajo—tendríamos que aumentar la cifra anterior en una cantidad igual a su vigésima cuarta parte, que es la porción de trabajo que se reduce con la licencia de quince días por año.

En el caso supuesto, o sea ciento cuarenta mil empleados, la licencia anual de quince días exigiría un aumento de cinco mil ochocientos empleados, cifra respetable, pero no tan elevada como se pretende hacer creer. De tenerse en cuenta, además que el personal actualmente cesante en los diversos ferrocarriles, cuya reincorporación pedimos, se aproxima a la cifra anterior, es evidente que la referencia a la incapacidad del mercado de trabajo debe juzgarse como una salida desprovista de toda seriedad y razón.

La suposición anterior — que hemos desarrollado al solo objeto de demostrar su inconsistencia — no está, por otra parte, de acuerdo con la realidad. Porque como hemos visto, el aumento de cinco mil ochocientos empleados, que da el cálculo anterior, se requeriría si, como se ha supuesto, ninguno de esos ciento cuarenta mil empleados gozarán licencia y si todos ellos, además, después de la licencia, continuaran faltando al servicio en las mismas proporciones de antes, lo es de todo punto inadmisible.

Debe tenerse presente asimismo, para no dejarnos impresionar por las cifras—que de esos ciento cuarenta mil empleados, una buena parte (maquinistas, foguistas, guardatrenes y muchos empleados gozan de la licencia de quince días) y que el resto del personal disfruta, a su vez, de una licencia anual, si bien más reducida. De manera, pues, que tomando en cuenta la situación real del problema, que es la que acabamos de señalar, es de preveer que la generalización de la licencia de quince días no requerirá aumento del personal en proporción digna de tenerse en cuenta. Esta conclusión, se hace más evidente si se considera que la licencia anual obedece a una necesidad social y no un lujo o fruto del sentimiento de ociosidad, como parecen creer los representantes de las empresas

Y esa necesidad por nosotros invocada, está evidenciada por los hechos. En todas las reparticiones los obreros y empleados — para satisfacer esas necesidades diversas — se ven obligados a faltar al servicio un número de días más elevados de los que hoy se reclama como licencia. Es por lo tanto lógico presumir que, obtenida la licencia, disminuirá proporcionalmente las ausencias al trabajo, ya que muchas de las necesidades que hoy inducen a faltar al servicio, cuando no son de carácter impostergable — podrán ser satisfechas en el período de la licencia.

Si las empresas no guardaran bajo llave los datos que poseen al respecto, estamos convencidos que nuestras conclusiones encontrarían en ellos una completa confirmación.

IV

En las consideraciones que anteceden, hemos dejado claramente establecido el derecho del personal a la licencia, que había quedado reconocido explícitamente a raíz del conflicto de septiembre-octubre 1917, y para terminar esta exposición, queremos señalar a V. E. la conveniencia realmente de orden general que existe, de respetar ese derecho.

La finalidad del escalafón — a la que desde el primer instante (lo declaramos sinceramente) ha prestado su cooperación el poder ejecutivo de la nación, no puede ser otra que ésta: establecer las obligaciones y derechos del personal, con objeto de alejar los litigios y conflictos, que tienen siempre como resultado el mal servicio, cuando no dan lugar a la paralización total del tráfico ferroviario, con detrimento de los intereses generales de la nación. Para materializar tan altos propósitos es indispensable que el escalafón satisfaga las aspiraciones fundamentales de las partes. Si en él, en vez de encontrar una consagración explícita y clara, se anularan — como se pretende — franquicias como la licencia, que el personal estima legítima e inobjetable, en vez de un instrumento de orden y de paz, sería un nuevo motivo de disputas y de guerras.

Un escalafón así en vez de poner término, daría principio a las agitaciones que se ha querido evitar.

En la seguridad que V. E. guiado por su alto espíritu de justicia y equidad, ha de encontrar una solución armónica, nos es grato saludarlo con el mayor respeto.

del personal de administración, que los representantes de las empresas quieren también excluir.

Nosotros admitimos la exclusión del personal directivo — jefes de reparticiones y oficinas superiores —; pero bajo ningún concepto podemos aceptar que se excluya de los beneficios del Escalafón al personal ejecutivo, auxiliares y dependientes en general: escribientes, dactilógrafos, calculistas, dibujantes, proyectistas, controladores, encargados, etc., cuya importancia y remuneración es, bajo todo concepto, menor que la de un maquinista o jefe de tren.

Hemos notar que el personal de la administración — en el cual los representantes de las empresas incluyen al del control de los trenes — no es un personal exclusivo y propio de esa repartición. No. Señor ministro: muchos empleados ferroviarios comienzan su carrera en el tráfico y la terminan en la administración, y otros que se inician en ésta la terminan en el tráfico.

De manera, pues, que siguiendo el ejemplo de los países más adelantados, además de escalafonar el personal de administración, será conveniente establecer una tabla de equivalencia entre ciertas funciones administrativas, y otra de tráfico para aplicarla a aquel personal que, por necesidad del servicio u otra causa, pase de una a otra función.

En espera de que el señor ministro sabrá hacer justicia, nos es grato saludarlo con nuestra consideración.

Buenos Aires, abril 18 de 1921.

SINDICATO DE TRACCION

Próximo congreso

La Fraternidad de maquinistas y foguistas, o sea el Sindicato de Tracción de la Confraternidad, celebrará en el curso de esta quincena su congreso anual.

La organización del personal de locomotoras — como la del resto del personal ferroviario — está hoy en pleno apogeo de progreso. Sus fuerzas han crecido y crecen cada día más.

Los camaradas delegados, que integrarán la próxima asamblea, han de constatar con satisfacción este crecimiento, y con sus acuerdos — que deseamos sean acertados — han de consolidar la fuerza y el prestigio de la entidad hermana.

Una lección bien merecida

Cada vez que una injusticia, cosa frecuente, cae implacable sobre algún empleado u obrero, nos convencemos, una vez más, de la imperiosa necesidad de poner coto a ellas por medio del escalafón y es por eso que a medida que la discusión del mismo avanza el espíritu se nos reconforta al ver que pronto, muy pronto, esa espada de Damocles que continuamente teníamos sobre nuestra cabeza irá desapareciendo como una visión que se aleja...

Nos sugieren estas reflexiones las injusticias cometidas contra dos empleados de la inspección de tráfico de Rivera, quienes han de haber comprendido a estas horas que la lección, aunque dura, les es merecida, pues si hubieran estado en la organización tendrían a donde apelar, mientras que así deben "aguantar la mecha" y pronunciar el "mea culpa".

El segundo jefe de la inspección ha debido abandonar su puesto para no seguir siendo el "muerto" sobre el cual golpeaban siempre las consecuencias de la falta de competencia y dignidad de sus superiores inmediatos, que lo eran tales no por sus conocimientos, bien inferiores a los que demuestra siempre Barrio, sino por la sencilla razón de que son "importados" y no tener, los afectados, dónde apoyarse para reivindicar sus derechos.

Así, Barrio ha debido dejar su puesto para ocupar el de jefe de la estación Gorriti, convencido de que su ascenso en la inspección no llegaría jamás.

La vacante dejada por Barrio, correspondiente a Dick, que es el ayudante tercero, con siete años de servicios continuos en la inspección, y, por lo tanto, con los conocimientos que el cargo requiere; pero hete aquí que un nuevo "importado" llega y va de inmediato, sin los más elementales conocimientos, a ocupar ese puesto y los demás tendrán que hacerle el trabajo y cuidado con protestar o reclamar: es exponerse a caer "en desgracia" y a tener que vegetar "in eternum" en el puesto que tienen, cuando no alejarse de él como le ha ocurrido a Barrio.

Estas injusticias han de tener la virtud de convencer a los empleados que hasta hoy miraron a la organización con indiferencia, cuando no con desprecio, que si no quieren seguir siendo los parias deben ingresar a nuestras filas y luchar, a nuestro lado, para que el escalafón les alcance y puedan recobrar de ese modo su personalidad, hoy bastante deprimida por los superiores, que hacen de ellos lo que se les antoja.

Ferroviario ambulante.

EL ESCALAFON

Cuando la agitación estaba en su apogeo, o mejor dicho, cuando la lucha parecía inevitable, para exigir por la fuerza de la organización a las empresas la implantación del escalafón, reinaba en el gremio ferroviario un entusiasmo indescriptible para conseguir un escalafón único, aspiración por demás noble y grande, si se tiene en cuenta el estado oprobioso en que los obreros del riel están sometidos, debido a la falta de una garantía que dignifique un tanto su trabajo.

Hoy, que esas garantías están siendo un hecho, personas interesadas en que los obreros del riel permanezcan a merced de los caprichos de los superiores o del oprobioso régimen del favoritismo, lanzan a los cuatro vientos toda su bilis en contra de la obra más hermosa para los ferroviarios, tomando como base para su propaganda rastrera, dos puntos sin ninguna importancia, si se tiene en cuenta el estado actual corrompido y anárquico y la preparación moral e intelectual del obrero del mañana, el único llamado a derribar la podredumbre de todas las escalas sociales, culpables de nuestros males.

No está en mi ánimo criticar las ideas pero sí el charlatanismo de todo pelaje; y hoy, más convencido que ayer, de que un escalafón para todos los obreros del riel, capaz de poner coto al favoritismo imperante y mercantilista, me permito llamar a mis compañeros de fatigas a la reflexión e indicarles que observen su pasado triste para muchos, debido a su actitud altiva, y para otros su estancamiento por no querer doblar la espina dorsal delante de un "potentado", capaz de colocarlo en un santiamén de farolero a jefe, antes de prestar oído a los "revolucionarios" de verdad sobre estos hechos que todos deben reflexionar.

Es cierto, camaradas, que para los que llevan más de diez años en una categoría, el escalafón le reporta para sí pocos beneficios, pero cabe preguntar: ¿Si el escalafón hubiera sido implantado veinte años atrás, a esta fecha estarían estancados como están? Dejo para los afectados la respuesta. Por otra parte: ¿si nuestros abuelos, en vez de ser sumisos y esclavos algunos de ellos, hubieran sido más rebeldes que nosotros, a esta fecha existiría este desbarajuste? La respuesta es bien concluyente, pues al no haber nosotros heredado de nuestros antepasados ninguna noción práctica de la vida libre, sin obstáculo y sin favoritismo, ¿cómo pueden heredar nuestros hijos? ¿Debemos rechazar este principio en detrimento de ellos que son los obreros del mañana? ¡No, camaradas! Es imposible creerlo, máxime si se tiene en cuenta que los males sufridos por nosotros son impagables.

Por lo demás, ¿acaso los que hoy lanzan pestes contra el escalafón, son más capaces de exigir a las empresas otro mejor que el que se consigue? ¿Creen esos camaradas, estancados en una categoría, que pueden exigir por los años de servicios la categoría que acuerda el escalafón como les acuerda a los obreros venideros? ¡No es posible! Ni los primeros son capaces de conseguir otro mejor que el que se consigue, debido a la actitud servil que los caracteriza, pues de su charlatanismo harto está el gremio, y es hora de darle sus merecidos; y los segundos, pretender algo imposible sin una huelga general, la que sería hoy, como siempre, de resultados dudosos.

No faltan inconscientes que digan que los delegados que actualmente discuten el escalafón, son vendidos a las empresas, y tantos son los que lo dicen, que el más convencido de la obra que realizan duda de su honestidad; pero ¿quién puede asegurar la honestidad de los despechados, charlatanes y divisionistas? ¿quién puede garantizar en los casos, como la discusión del escalafón, un éxito a gusto de todos? ¿Está tan mal el escalafón que permite dudar? Hay más. ¿Si el escalafón resulta malo, tienen la culpa los delegados o los mismos que hoy gritan como marranos, que permitieron, para satisfacer pequeñeces personales, disgregar las fuerzas que podría darle a esos delegados la organización para exigir un escalafón como hoy pregonan? Camaradas: no estamos en la luna, sino en el globo terrestre, lleno de maldad, egoísmo y corrupcción, y hay que convencerse que si el escalafón resulta imperfecto no es por haberse vendido los delegados, sino por culpa de nosotros mismos, por habernos preocupado poco de fortalecer la organización y poder exigir a las empresas, no sólo un escalafón mejor, sino el cumplimiento del artículo 3o. de los estatutos de nuestra organización: aspiración más grande que el pregonado escalafón de los "revolucionarios" verbales.

Es necesario, camaradas, convencerse, de una vez por todas, de la obra desastrosa en que los divisionistas, los revolucionarios de lengua, los amigos del favoritismo y los socios inconscientes están haciendo en contra de la organización en estos momentos, aprovechando el desencanto de los que después de haber soportado muchos años de injusticias, abrigaban la ilusión de que el escalafón debía curarlo todo.

El gremio no ha estado, ni está, en condiciones de imponer a las empresas la reparación de los sufrimientos pasados por los obreros del riel; si lo intentara expondría a una situación desastrosa la organización, y a esos mismos compañeros más afectados, que son a la vez los más conscientes de su misión en la sociedad, beneficiando solamente con una medida de esa naturaleza, a los buitres y a esa mayoría inconsciente que le daría lugar a demostrar su sumisión felina y de amantes del "orden" como en las luchas anteriores.

A no disgregarse, camaradas, y defendamos como un sólo hombre las pequeñas conquistas—para algunos—pero grandes para todo el gremio ferroviario, y que no resulte una quimera como la gran huelga de 1917 que, a pesar de conquistarse una reglamentación con muchas mejoras, el tiempo, o mejor dicho, la desidia, la avaricia y la desconfianza de algunos obreros fué anulándola paulatinamente con gran regocijo de las empresas y de sus satélites, quienes, satisfechos de esa obra nefanda, tratan de hacer lo mismo con el escalafón.

Por nuestra dignidad, por los males sufridos hasta la fecha, por nuestra organización y por nuestros hijos, los obreros del porvenir, se impone la unión y por la unión es necesario, camaradas, desechar el verbalismo mercenario, dañino por excelencia, y dedicarnos al robustecimiento de nuestra organización, que es la obra más práctica que podremos hacer, ya que de ésta depende y dependerá nuestro bienestar.

M. D. SPINA.

Firmat, 1921.

"POR EL DERECHO OBRERO"

(Resumen histórico de la gran huelga marítima 12-2-20 — 10-3-21)

Por FORTUNATO MARINELLI

Con prólogo del secretario general de la Federación Obrera Marítima, Francisco J. García.

Es un folleto que aparecerá en breve haciendo una relación de las alternativas de la última acción de la Federación Obrera Marítima, de acuerdo al siguiente sumario:

1o. Preámbulo.
2o. Las primeras nubes.
3o. La crisis.
4o. Los derechos en pugna.
5o. La resistencia.
6o. Alternativas y complicaciones.
7o. Hacia la solución.
8o. Consideraciones finales.
9o. José Serrano.

Los sindicatos, secciones o compañeros que deseen poseerlo deben dirigirse a su autor, Necochea 1111, acompañando el importe del pedido.

PRECIO DEL EJEMPLAR, $ 0.10

Una vez que se hayan salvado los gastos de imprenta, expedición y franqueo, las utilidades que dajara el folleto, serán entregadas al comité "Pro diario de la F.O.R.A.", para engrosar los fondos del mismo.

A los efectos de regularizar el tiraje, se encarece a los camaradas que formulen el pedido a la brevedad.

Aplicación del escalafón de los guardas

INSTRUCCIONES A LAS SECCIONES

Dentro de breves días se enviará a las secciones una circular ilustrativa a fin de poner coto a las interpretaciones abusivas de algunos superiores.

En la misma circular se explicará el verdadero alcance del escalafón, poniendo así término a la obra confusionista que vienen realizando los elementos adictos a las empresas, secundados por algunos charlatanes irresponsables.

Los camaradas ferroviarios han de demostrar en esta ocasión el grado de capacidad alcanzado, discutiendo serenamente sus intereses. Proceder de otro modo, significaría justificar las declaraciones de las empresas, que niegan a los obreros toda capacidad para comprender y defender sus verdaderos intereses.

Y no olviden los compañeros que hoy como ayer, la realización de nuestras aspiraciones dependen de nuestra unión, que es nuestra fuerza.

A los ferroviarios

¡Salud, proletarios, hijos del pueblo, hermanos, compañeros del riel; os saludo en el día de hoy, 1o. de Mayo de 1921!...

Muchos años hace que el poletariado viene conmemorando este día de trascendencia universal, día de dolor, de protesta y afirmación; muchos años hace que la clase productora el día 1o. de Mayo lanza su voz de dolor y de protesta en los diarios, periódicos y tribunas; pero, desgraciadamente, hasta hoy no hemos podido satisfacer nuestras justas ansias de justicia y nuestra sed de venganza frente a los hechos criminales efectuados por la burguesía el 11 de noviembre de 1887 en Chicago, a consecuencia de los acontecimientos habidos en el mes de mayo del año anterior.

Aceptemos, compañeros, todas las resoluciones que hoy emanen de los cuerpos directivos de nuestra organización, ya que las organizaciones y partidos revolucionarios de hoy no son una finalidad, sino un medio.

Sin embargo, creíamos que la organización sindical de los ferroviarios en la República Argentina este año se encontraría en mejores condiciones para conmemorar el día de hoy, día de sangre, de conmoción y dolor para todos los seres humanos... Y nunca llegaremos, compañeros, a una conclusión definida, si no tenemos la constancia de realizar, todo el año, asambleas en cada sección para entablar conversaciones sobre este punto de trascendental importancia.

La Confraternidad Ferroviaria ha ordenado para el día de hoy un paro general de 5 minutos en toda la república. Sin embargo, es de lamentar que una vasta organización como la nuestra realice un paro tan sólo de 5 minutos, que pasará casi inadvertido.

Por lo demás, debemos tener presente que no conseguiremos, por cierto, con un paro más o menos largo, otra cosa que demostrar que el proletariado adquiere una noción exacta sobre el significado de este gran día, y pueda dar, así, un paso gigantesco hacia su completa liberación.

Pero, dada la naciente conciencia proletaria que poseen nuestros hermanos del riel, y el poco tiempo de existencia de la Confraternidad Ferroviaria, que sólo cuenta diez meses de vida, esto significa un paso más. ¡Viva la Confraternidad Ferroviaria!

Felipe ORTIZ.

EL LEMA DE LOS JESUITAS ES: DIVIDE Y VENCERAS. EL DE LOS TRABAJADORES: UNETE Y TRIUNFARAS.

Pero, ¡Si la revolución ya está!

Per ch'una gente impera e l'altra langue,
Seguendo lo giudizio di costei
Ched'é occulto convin erba l'angue.

("Inferno", 7o.)

Mucha gente, pero muchísima, vive hoy con la firme persuación de que la revolución mundial se aproxima, que está en marcha, que se halla ahí cerca, pronta para hacer explosión... Creen también — y esta creencia constituye una sola cosa con lo precedentemente dicho — que el proletariado está por sacudir final y definitivamente el odiado yugo capitalista.

Para esta gente, en suma, revolución quiere decir la instauración afortunada y definitiva del régimen comunista en la producción y en el cambio.

Felizmente Marx y Engels — los fundadores del socialismo científico — nos han dejado como herencia un instrumento insuperable de precisión para efectuar las indagaciones sociales e históricas. Mediante este instrumento — apto más que cualquier otro para separar la realidad de la apariencia — nos es dado percibir, entre las nubes ideológicas que las ocultan o envuelven, las tendencias reales de los movimientos históricos y de las masas, las cuales, del mismo modo que los combatientes en las batallas, tienen oculto por el humo y el polvo los obstáculos que se oponen a su acción.

"La historia es lucha de clases. Así, estupendamente, comienza el estupendo Manifiesto Comunista. Quiere esto decir que el mejor, el más fecundo y agudo criterio para comprender las alternativas históricas es considerándolas bajo el punto de vista de las relaciones de clase.

Tomemos un ejemplo: la revolución francesa. ¡Qué sucesión infinitamente múltiple de acontecimientos! ¡Qué encadenamiento fantasmagórico de hombres, partidos, gobiernos, luchas e ideas! ¡La Bastilla, Versalles, la fuga, el retorno, el proceso del rey, Valmy, la Vendée, Robespierre, Napoleón! ¡Es como para confundirse y entontecerse! Sin embargo, todo se simplifica en seguida y resulta maravillosamente claro apenas nos detenemos a examinar el nudo de esa feroz "bagarre" (entrevero).

¿Qué es lo que ocurre durante ese terrible movimiento? Esto: que el tercer estado, la burguesía, que, según Siéyes, no era nada, lo fué todo; que la nobleza y el clero, que lo eran todo, se convirtieron en nada. Todo lo demás, es mero episodio, detalle, accidente, anécdota, síntoma y exponente. Cosas que podían muy bien no haber ocurrido o producirse en forma completamente distinta, como se vió después, en efecto, en análogas y sucesivas revoluciones europeas.

El mismo criterio de clase, substancialmente, debe aplicarse también a las actuales contingencias sociales. Otro modo de juzgar es falaz, porque se detiene en la superficie de los acontecimientos, toma la forma exterior por la substancia y desvía el interés del lugar esencial hacia el secundario. Por consiguiente, si queremos hacer marxismo auténtico y de buena liga, debemos sobre todo preguntarnos esto: ¿Asistimos, al presente, sí o no, y en qué sentido preciso, a un cambio de las relaciones de clase? Parece que sí. No puede pasar inadvertida — ni aun a un niño o a un analfabeto en materia social — la profunda, radicalísima mutación que se opera en las relaciones de las dos mayores clases sociales de nuestro tiempo, esto es: la clase trabajadora y la llamada burguesía media. El rédito moderno y el tenor efectivo de vida del obrero superan, a menudo, de un modo absoluto, y casi siempre de un modo relativo — teniendo en cuenta las necesidades más modestas y la más precaria actitud para la ganancia —, al rédito y al tenor de vida de un profesional o de un empleado. Mas esto equivale a decir que el nivel de clase del proletariado se ha elevado tanto cuanto ha bajado en proporción el del pequeño burgués.

El hecho revolucionario no consiste en que el obrero gana o vive mejor que antes, sino en cuanto él gana y vive mejor que el pequeño burgués. En esto reside la subversión social.

Analicemos brevemente las causas y los efectos de este impresionante y grandioso fenómeno.

La causa mayor y más verdadera reside en el trastorno acarreado por la guerra en las normales relaciones de la oferta y la demanda de la mercancía, de la producción y del consumo. (Nótese, entre paréntesis, cuánto está todavía hoy el mundo social bajo el imperio de la "necesidad". Más que nunca, el destino de los humanos depende de factores objetivos, incontrolados e incontrolables, trascendiendo la voluntad inteligente y libre.)

Desde los primeros días del sistema capitalista hasta las vísperas de la guerra, la sobreproducción constituía, en cierto modo, el hecho normal. Cuando tal sobreproducción parecía ser ser —y, como hoy se ve, no era —, el carácter preeminente y connaturalizado del sistema capitalista, se percibía, se veía el fenómeno de la "crisis"; en cambio, era nada menos que el período de la "prosperidad". Era la fase histórica de los "precios bajos" y de los "salarios bajos". Era el paraíso de aquellos que vivían, fuere como fuere, de los réditos fijos; era el purgatorio de los capitalistas, suspendidos continuamente sobre el borde de la quiebra; era el infierno de los trabajadores, sobre los cuales los patrones buscaban rehacerse y de cuya piel cortaban para sacar a flote los "precios de concurrencia".

El "socialismo" nace como una natural protesta de espíritus soñadores y ardientes contra esta "política de bajos precios", contra la anarquía industrial que polariza la sobreproducción y el hambre, antítesis sangrienta, cuyos términos jamás logra conciliar la sociedad capitalista. Paralelamente, los trabajadores surgen por cuenta suya. Ellos adquieren conciencia de que la concurrencia de la mano de obra da a los patrones la manera de echar sobre sus espaldas el mayor peso de la concurrencia de los productos y, como decía Marx en su juventud, "estrechan en haz sus fuerzas para destrozar la serpiente que es motivo de su escarnio."

Y he aquí con la guerra el grandioso golpe de escena, que rompe la secular tradición del sistema de producción vigente.

No más sobreproducción: no más oferta superior a la demanda; no más cucaña para los consumidores, los cuales, sin hacer nada para merecérselo — más aún: sin reflexionarlo —, gozan — por mera virtud de la producción superabundante y de la canibalesca concurrencia — de las ventajas del buen mercado. Los primeros en aprovecharse son, naturalmente, los jefes, los pescados grandes, los "tiburones". Pero, quiérase o no, los trabajadores pertenecen al mismo estado mayor. La nueva fortuna de los productores y detentadores de la mercancía alcanza también a ellos. El espíritu santo de la avidez y del lucro esparce también su crisma sobre sus jefes, y, como en aquellos lejanos días de la Pentecostés, se levantan igualmente a profetizar para hablar de nuevas y extrañas fábulas.

Aquella misma organización sindical — que en sus orígenes había servido como simple arma de defensa desesperada para impedir que los jefes de las industrias echaran sobre los gregarios las pérdidas y las angustias de la libre concurrencia y de la producción demasiado abundante —, se transforman hoy en un instrumento de conquista y ofensa, esto es: en un medio para obligar a los jefes de la industria a dividir con los gregarios el grueso del botín hecho a espaldas de los consumidores. Naturalmente, la desventaja transitoria y ocasional de estos últimos resulta, de tal modo, crónica y definitiva. No existe más la concurrencia, que logre hacer bajar los productos a su nivel anterior, por el hecho de que al presente el costo de la mano de obra no sufre el retorno al statu quo anterior.

Ahora no es necesario un gran esfuerzo mental para comprender en qué grado esta nueva constelación económica se haga sentir recíprocamente sobre la presente y futura situación de la burguesía media y del proletariado.

Primeramente gozaba también él las ventajas de los precios bajos, pero en mayor grado sufría las desventajas Ahora es viceversa. Mas, la burguesía media sufre las desventajas de los altos precios sin sensibles atenuantes. ¿Qué más? Aquellas mismas medidas que ella logra escogitar e imponer — como, por ejemplo, la simplificación del comercio intermediario —, para mitigar de algún modo y dentro de los límites posibles la carestía de la vida, se traducen en iguales ventajas para la clase trabajadora, la cual, por el mal que le hace, resulta, en compensación, beneficiada.

Veamos los efectos del cambio recíproco de esta situación de clase. Estos efectos son esencialmente políticos.

Por largo tiempo la burguesía media fué la verdadera "clase política". Fué ella la que hizo abandonar el puesto a la otra antiquísima clase política, la nobleza fundiaria, la nobleza de la espada y de la toga. Esta mutación es historia de ayer. Sus etapas se llaman 1789, 1821, 1830 y 1848.

Lo que hacía apta a esta clase para el ejercicio del poder era sobre todo su "desinterés". En tal sentido, ella, por su particular modo de vivir y ganar, no estaba absorbida ni por la fiebre de lucro — como la clase de los especuladores privados y capitalistas, propiamente dicho —, ni por la durísima lucha para satisfacer las más primordiales necesidades de la existencia, en la cual se embrutecían la mayor parte de los trabajadores asalariados. Pero ahora este desinterés se ha transformado en apatía. Una degradación se manifiesta, lo suficiente como para tornar inapta a una clase para gobernar.

Esta apatía no es debida tanto al hecho de la mayor pobreza cuanto a la conciencia que hoy esta clase va adquiriendo de haber favorecido, con todo su poder, el objeto y la perduración de la guerra — "travaillé pour le roi de Prusse' y en contra de sí mismo —. El convencimiento de que su tradicional ideología y acción política democrática y nacionalista, esencialmente palabrera — la única de la cual ella se siente capaz —, le ha salido respondona, y, cual serpiente, muerde al charlatán y lo desorienta, ha concluído por paralizarla moralmente y héchole comprender que los lomos estaban destrozados para cualquier arrojo de significación política.

Lo contrario ocurre con el proletariado. Este se encuentra en la bienaventurada condición de que no sólo su política — hecha de buen sentido y de cordialidad humana — sino también — y todavía más la de la clase adversaria, desaseada, sin sesos y hepática — redunda en su favor y trae por todos los lugares el agua a su molino. Esto le da la sensación de tener el viento en la popa, haciéndolo orgulloso del presente y lleno de fe en el porvenir.

Clase afortunadísima aun en el error curioso en que ella se debate y también a través de la ilusión extraña a través de la cual ella entrevé su actividad y los acontecimientos que se derivan, contra todo estorbo y cualquier mal. Ninguna rémora en su carrera ascensional. Ella se ilusiona y grita combatir contra los jefes de industria, y, en general, contra el régimen capitalista. En realidad, ella combate contra la política de los precios bajos, y, en último análisis, contra la clase media, que es, por antonomasia, la clase de los consumidores. Paralelamente a este cambio en las relaciones económicas de clase, y como una inmediata y lógica consecuencia, se realiza el traspaso del poder político de manos de la burguesía a las del proletariado, como así también la supremacía social de éste.

El bolsheviquismo, si se piensa en todo esto, no es, entonces, otra cosa que este traspaso, coronado por un éxito completo, el cual impone, por algún tiempo, ciertas inevitables exageraciones e ideas teóricas y preconceptos.

Por otra parte, esto mismo ha ocurrido cada vez que un movimiento revolucionario triunfó. Véase la misma revolución francesa. También ella creyó, en un cierto momento, que cambiando el calendario, aboliendo a Dios, decapitando al rey, proclamando los "derechos del hombre", imitando cimiescamente presuntas costumbres y formas de la republicana Roma, substituyendo el título de "monsieur" por el de "ciudadano" y los democráticos calzones a los "ci-devant culottes", habíase actuado las propias y más genuinas finalidades. Hoy sabemos, en cambio, perfectamente, que bajo toda esta quincallería habían bien otras cosas.

No quisiera que se me entendiera mal. Pero la parte errónea del bolsheviquismo es la "socialización de los medios de producción". En homenaje — no ya a necesidades económicas, sociales y políticas, sino a meros preconceptos y abstracciones de escuela — aquélla es violentamente "octroyée" a una economía de todo punto de vista totalmente inmadura. En ella se quiso falsamente ver y suponer la esencia misma del socialismo, como si el socialismo, realmente obrero y no de gabinete, pudiera tener otra esencia que la del bienestar material del mayor número y la supremacía política y social del Trabajo.

Otra cosa hay que decir, en cambio, por todo lo que se relaciona con el característico sistema representativo de los "consejos". Desposesionando a la burguesía de sus dos poderes tradicionales — parlamento y prensa —, el proletariado, por medio de los soviets, no ha hecho más que instaurar y realizar, por su propia cuenta y a favor propio, la clásica fórmula revolucionaria del "pueblo soberano". En aquellas dos instituciones, magníficamente definidas creo que por Tchicherín como los "cobertizos de la charla", la clase de los instruídos e intelectuales profesionales ha adquirido fatalmente una excesiva y nefasta supremacía sobre el elemento obrero, que permanece intimidado y aplastado. No de otra manera la burguesía revolucionó, "en sus verdes años", y en favor de sí misma, las instituciones políticas, excavando los fundamentos y tirando entre los hierros viejos la autocracia y el régimen de las camarillas de la corte, a través de cuya armadura funcionaba y se extrinsecaba la supremacía política de la nobleza feudal.

Por otra parte, semejante substitución de poderes representativos, justificada y lógica históricamente considerada, tiene, más bien, una importancia relativa y limitada si se la parangona con el hecho mucho más significativo y fundamental de que la misma pequeña burguesía, ahora, bajo el peso de las necesidades, encuéntrase muchas veces obligada a plagiar los métodos proletarios de la acción directa, esto es: la agitación y la huelga. Enhorabuena este automático imponerse de las ideas y costumbres del proletariado, que revela a éste en aptitud de erigirse — para emplear un término que pareciera de Hegel pero que es, en cambio, de Marx — en el lado absoluto de la sociedad, vale decir en el que verdaderamente "dicta la ley" e imprime sobre todo y todos el sello de su propia clase. El espíritu que rige y edifica el mundo tiende a ser siempre más el espíritu genuino del proletariado.

Nos queda por hablar de la burguesía bien cebada, de los capitalistas especuladores y "tiburones". Estos no son la burguesía; más aún: no son siquiera una clase en el extenso e histórico sentido de la palabra. Su número es descarnado; su fuerza social y autónoma, por esto mismo, es ínfima; y su ideal y convencimiento político es cero. En otros términos: es gente que, tomada aisladamente, no tiene ni la fuerza del número ni el prestigio de la autoridad moral. Se trata simplemente de astutos con muchas coceduras, hábiles para navegar en todas las aguas y hacerse empujar por todos los vientos. Colosos del ingenio y la inquietud, preciados para la economía a la manera como lo son los inmundos topos devoradores de insectos para la agricultura.

Estos prosperan en el régimen burgués como, "mutatis mutandi", prosperarían en cualquier otro régimen, no excluyendo el comunista. Con tal que de algún modo logren instalarse en un puesto que les permita defraudar al prójimo, no les importa que el pabellón en auge sea el blanco del absolutismo, el **tricolore** de la democracia o el **vessillo rosso** de la revolución proletaria. La debilidad del número y su nihilismo político constituyen, en el fondo, su fuerza y su credo. El egoísmo más despintado y sutil es su divisa: ¡Fuera de mí y después de mí, el diluvio!

En otros términos: En el actual duelo histórico entre la burguesía y el proletariado por la supremacía y poder general de la clase, estos burguesotes **affaristi** constituyen, verdaderamente, la cabeza de turco contra la cual parece encarnizarse mayormente la ira y la energía proletaria. Pero son puras ilusiones ópticas. En realidad, ellos están fuera de causa y por **encima de la refriega.** Y esto explica cómo desde el tablado de una "Gazzette de Francfort" el alto "affarismo" asista impávidamente y con discreta sangre fría al furibundo desenfrenarse del terremoto revolucionario. El siente y sabe que no es el verdadero objeto de la contienda y que, por esta vez, al menos, los cacharros rotos los pagarán otros.

FRANZ WEISS.

¡Compañero!

Cuando no adules más al potentado;
Cuando ya no te arrastres miserable;
Cuando en vez de un collar forges un sable
Y hayas de las tabernas renegado;

Cuando al grito de ¡Huelga! hayas dejado
La herramienta al burgués más detestable;
Y con una actitud irreprochable
En la ruda contienda hayas actuado;

Cuando extirpando el mal de muchos males,
En las reñidas luchas sindicales
Sepas cumplir con tu deber de Obrero;

Cuando no seas una bajeza andante,
Ni un necio charlatán, ni un petulante,
Te diré con orgullo: ¡Compañero!...

Germán **RODRIGUEZ.**

(Del libro "Musas Perversas" recientemente aparecido, del cual es autor este activo militante de la Sección Patricios)

¡ADELANTE!

La clase trabajadora en su marcha ascendente hacia destinos más nobles y más amplios, comprendiendo que este es el único medio que tiene para triunfar, se organiza en sindicatos revolucionarios.

Los obreros ferroviarios, conscientes de su misión en la titánica lucha que se sostiene contra la clase capitalista, han sabido dar pruebas de su espíritu solidario y de su firme voluntad de vencer en la lucha definitiva, al paso que van materializando las aspiraciones momentáneas del gremio.

Nuestra potente organización, creada a costa de tan grandes sacrificios, nos hace prever que nuestro ideal de libertad y de justicia no tardará en materializarse.

Hacia ese noble fin deben converger los esfuerzos de todos los obreros.

¡Adelante, pues, hacia el Triunfo!

Ferroviario.

Analicemos y reflexionemos

Después de una larga sucesión de años, sembrados de luchas y sacrificios muchas veces estériles en que, como única y positiva conquista sólo se cuenta la experiencia adquirida en el terreno de las contiendas practicadas, los ferroviarios de todo el país, en un día que ha de ser inextingupible en nuestra memoria, venturosamente, han sabido romper con las viejas porfías atávicas, para estrechar sus voluntades hasta confundirlas en una sola y formidable manifestación de fuerza que, bajo el impulso sublime de un magnífico concierto de ideas y de anhelos, despertaron febril y entusiastamente, el ideal excelso con que al unísono, proclamaban frenéticamente, la unificación absoluta del gremio. Y a la luz inmarcesible de ese memorable día, la "Confraternidad Ferroviaria", surgió majestuosamente, como el exponente augusto de una reacción magnífica, sublime; tal como surge para los pueblos oprimidos, el despertar magnánimo de las emancipaciones, al amparo solemne y primoroso, de las reacciones heroicas.

Desde ese día no muy distante, los ferroviarios de todo el país hasta entonces huérfanos de toda protección y todo amparo, esclavos de una vieja y acerba tiranía, rompieron los eslabones de las voluntades despóticas, y recobraron el derecho de amparar sus intereses al abrigo de la justicia; pero de una justicia impuesta: de una justicia conquistada a base de fuerza propia, y de propia acción. . . . .

Escasos son los días que han pasado después de aquel en que quedaron franqueados los principios de paz y tranquilidad para los ferroviarios; pero la febril ansiedad dominante, ha hecho que las reivindicaciones edspertaron con tan lisonjera y fugitiva amplitud, que al volcar la memoria en una observación retrospectiva, nos asalta y nos sorprende risueñamente la grata persuación de que, los amargas injusticias de otras horas que tanto torturaron nuestra vida de labor, han dejado de existir, o por lo menos, no pueden repetirse ya.

Frente a esta prodigiosa transformación de la vida burocrática, que el gremio ferroviario experimenta, ese acontecimiento augusto, adquiere tal magnitud y transcendencia, que se me ocurre en estos instantes que, la fecha de su ocasión, merecería ser asociada a las celebraciones con que es conmemorada hoy, la fecha que en estas horas, proclama jubiloso el pueblo del trabajo. Y mientras digo esto, observando en mi alrededor, percibo la impresión abrumadora que ofrece a mi espíritu la fría indiferencia con que algunos compañeros nuestros, contemplan el fruto de ese acontecimiento, y el escaso interés que prestan precisamente, al cultivo de ese fruto; a la prosperidad y culminación de la obra que entraña.

Recuerdo, — e insinúo a que lo hagan también los compañeros — cuando nada teníamos, cuando no eramos nada en materia social; cuando peregrinábamos desunidos y desorientados por el vasto campo de las luchas sociales, como ejércitos improvisados carentes de fuerzas, con que mantener y hacer triunfar nuestros derechos, sabíamos empeñar nuestras energías en el sacrificio de luchas inoficiosas, animados por una esperanza que sólo podía infundírnosla la sola fe en lo que inspiraban nuestros afanes—la causa—y no en lo que pudiera confiar la existencia de una fuerza constituída, y capacitada.

Y, entonces, en más de una ocasión, solíamos clamar anhelosos, por la concertación de esa fuerza. Llegó el momento; la fuerza se constituyó; el gremio inició la conquista de sus reivindicaciones ansiadas, y en poco tiempo, la vida del ferroviario, sufrió una bella metamórfosis. Se vió entonces, la importancia del acto realizado; el valor inmenso de la obra consumada. Todos sentimos el júbilo de esa transformación venturosa.

. . . .

Hoy, no se porqué extraña proyección de ideas, de miras, o conceptos, ocurre quienes desde las filas de la organización, que concentra esas fuerzas, intentan rehusar su cooperación, y también, quienes intentan traicionarla, con la mayor y más injusta ingratitud. Parece como que, un desacierto moral, hubiese perturbado las ideas, y herido el espíritu de esos hombres, que procuran cambiar sus orientaciones en forma tan absurda y tan fatal... Pero no es extraño suponer que este acontecimiento, sin provenir de ninguna causa que pueda afectar el orden colectivo de la organización, ni su desarrollo orgánico, sea una consecuencia directa de la versatilidad de ciertos hombres en sus ideas y pensamientos, o la inconsistencia del sentido moral que les permite desviar nefastamente el criterio y la conducta, para invertirlo opuestamente a base de una simple presunción de errores, o males concebibles únicamente al capricho ocioso de una fantasía desacertada, enferma.

Y es así como vemos a fervientes defensores de la organización, trocados de la noche a la mañana, en pertinaces detractores que, usando de los prestigios que pudo haber logrado en su actuación primitiva frente a una fracción del gremio, practiquen la propaganda demoralizadora que en mas de una ocasión ha podido observarse, y que por fatalidad, ha sabido tener su efecto y ser motivo de algunas incidencias dentro de la organización, porque todavía,—aun cuando cueste pesar declararlo—la pobreza intelectual y la inconciencia de que adolece en gran parte nuestro gremio, brinda siempre terreno propicio a la acción perniciosa de todo espíritu maleante y dañino.

En los actuales momentos, tenemos quienes, afanados en ese execrable intento, usan de las obras de la organización, tergiversando conceptos, y desvirtuando méritos que sólo puede hacerse con la inteligencia hábil del perverso, como sabe hacerlo en la consumación de sus planes, el estafador experto, o el ladrón profesional...

Compañeros: no os dejéis sorprender por la palabra siniestra de esos infelices despechados, que, osadamente, buscan en vuestra ingenuidad la artería en que inocular el microbio de sus infecciones morales. Mostráos conscientes, reflexivos, perseverantes en nuestras ideas, y aguardad confiados la sucesión de los hechos, para abandonarlos...

El ideal de los ferroviarios, ha logrado su consumación magistralmente; no desviéis la ruta; mostráos como los soldados estoicos que a la luz embriagadora del ideal, perseveran en sus puestos de honor, y se sacrifican por él, y se glorifican en sus conquistas. Mostráos como los hermanos nuestros que en pos del ideal, llegaron a las consagraciones heroicas que dieron por símbolo la magna fecha que arranca hoy, el tributo de nuestras aclamaciones, y de nuestra admiración.

J. E. ARTUCIO.

Mayo 1o. de 1921.

MANIOBRAS CAPITALISTAS

La empresa de tranvías eléctricos del sud pretende aprovechar la ley 11.110 para arrebatar al personal los derechos conquistados y estafar a la caja de jubilaciones ferroviarias muchos miles de pesos.

Los hechos que vamos a relatar, a la vez que la inmoralidad característica de todas las empresas explotadoras, evidenciarán la incapacidad e ineptitud del actual directorio de la Caja de jubilaciones y pensiones ferroviarias.

El directorio provisional, que tan rígido y escrupuloso se ha demostrado con los obreros, hasta hoy no ha sabido y ni siquiera ha intentado, imponer a las empresas el cumplimiento de la ley. Por el artículo 10 de la misma, las empresas están obligadas a efectuar el descuento de los sueldos del personal y a depositarlos, juntamente con las contribuciones propias, en dinero efectivo en el Banco de la Nación Argentina, a la orden de la caja **dentro de los diez primeros días siguientes a cada mes vencido.**

Completando esta disposición, el artículo 55 establece:

"Las empresas ferroviarias que no depositaran en el tiempo y forma estatuída por el artículo 10o. de esta ley, las sumas a que están obligadas con sujección a la misma, previa intimación del Presidente del Directorio de la Caja, incurrirán en una multa de miel pesos por cada día de mora hasta tanto efectuen el depósito, con el interés del siete por ciento anual a contar desde el primer día de la mora".

La ley, como se ve, es clara y terminante. Sin embargo la compañía del Eléctrico del Sud, que está comprendida en ella, hasta hoy sólo ha hecho efectiva la contribución del personal, actitud que ha sido imitada por el F. C. Central Bs. Aires.

Y el directorio ¿qué hizo ante esa actitud? Nada absolutamente. Ocupado en aplicar el artículo 11 de la ley No. 9653 — afortunadamente derogada — el directorio se ha olvidado completamente del artículo 55 de la ley 10650. Y de ahí que hasta la fecha, no obstante ser numerosas las infracciones, no hay una sola empresa multada.

La empresa de los tranvías del sud, temerosa de que un nuevo directorio le haga cumplir y restituir el dinero que retiene indebidamente en su poder, ha aprovechado la oportunidad que le ofrece la sanción de la ley núm. 11.110 — que acuerda la jubilación a los empleados tranviarios y de las demás empresas de servicio público — para desligarse de la ley 10.650.

La maniobra es evidente. La empresa quiere acogerse a la nueva ley para no pagar lo que debe a la caja de jubilaciones ferroviarias. En cambio, si esta tentativa de defraudación triunfa, junto con la caja ferroviaria, serán defraudados los obreros y empleados que perderían los derechos a la jubilación que ya disfrutan, por cuanto los beneficios de la nueva ley recién se harán efectivos tres años más tarde.

El personal — que forma parte de nuestra organización — se ha opuesto a esta indigna maniobra, negándose a percibir los haberes, a la vez que denunció públicamente estos hechos inmorales.

Sobre este asunto, la J. C. de la Confraternidad elevó al ministro de obras públicas el siguiente memorial:

"Los obreros y empleados de la Compañía de Tranvías Eléctricos del Sud, que integran la "Confraternidad Ferroviaria", son víctimas de una verdadera injusticia, por cuya causa so acude ante V. E. en busca de la reparación correspondiente.

La empresa en cuestión, como sus similares, ha estado comprendida en las disposiciones de la ley núm. 9653 y 10.650, que acuerda al personal respectivo jubilaciones y pensiones, bajo las condiciones que las mismas establecen.

En mérito a ello, todos los obreros y empleados de la citada empresa han venido soportando en sus salarios, desde octubre de 1915 hasta la fecha, los descuentos que la citada ley impone. Como corolario de esa contribución, desde agosto de 1919, o sea desde que la Caja de Jubilaciones y Pensiones Ferroviarias ha iniciado sus operaciones, los obreros y empleados de dicha empresa, a igual que los de las demás compañías similares comprendidas en la ley 10.650, disfrutan de los beneficios de la jubilación.

Ahora bien, la Compañía de Eléctricos del Sud, a pesar de haber efectuado a su personal los descuentos que la ley impone, procedió de una manera inmoral, no contribuyendo a la formación del fondo de la caja con la contribución que la misma ley exige a las empresas.

Sabiendo que el directorio de la caja, en virtud de las facultades que le confiere el artículo 55 de la ley 10.650, ha de exigir tarde o temprano el cumplimiento de la misma y que el depósito de los fondos injustamente retenidos tendrá que hacerse con la multa correspondiente que, según el citado artículo, es a razón de mil pesos por cada día de mora, los representantes de esta compañía intentan aprovechar la sanción de la ley núm. 11.110 — a la que pretenden acogerse — para substraerse al cumplimiento de las obligaciones de la ley 10.650.

Los obreros y empleados de la Compañía de Tranvías Eléctricos del Sud denuncian a V. E. la maniobra inmoral que esa empresa intenta llevar a cabo, por cuanto ella además de implicar una burla sarcástica de la ley afecta de un modo directo y fundamental sus propios intereses.

A tal efecto, nos permitimos llamar la atención de V. E. sobre estas circunstancias.

1. El personal, por haber cumplido fielmente con las obligaciones de la ley, goza desde agosto de 1919 los beneficios que la misma le acuerda.

2. Si el poder ejecutivo autorizara a la empresa citada a acogerse de inmediato a la ley 11.110, y a desconocer las obligaciones de la ley núm. 10.650, el personal, a pesar de haberse sacrificado desde el año 1915, perdería los derechos adquiridos en la jubilación, por cuanto los beneficios de la ley número 11.110 sólo se harán efectivos una vez transcurrido tres años de su promulgación (Art. 49 de la ley).

3. Por la ley núm. 10.650 en la cual está comprendido el personal de la Compañía Eléctricos del Sud, los beneficios de la ley tienen un valor retroactivo hasta el 1o. de enero de 1913, mientras que la ley 11.110 sólo alcanza la retroactividad hasta septiembre de 1918.

Hacemos constar a V. E., además, que la empresa retiene arbitrariamente salarios del mes de marzo, por lo que solicitamos al señor ministro intime a ésta a que les abone con el descuento de acuerdo a la ley 10.650.

Para terminar agregaremos que un compañero nuestro, tiene despachada favorablemente su jubilación como establece la ley 10.650, lo que comprueba la exposición que dejamos hecha.

No tendríamos inconveniente en cobrarnos nuestros haberes de la recaudación diario de boletos, si V. E. se sirviera ordenarlo previa fiscalización directa de este ministerio.

En mérito a esas consideraciones, deseamos que el señor ministro, velando por el cumplimiento de la ley, no hará lugar a las gestiones que en este sentido ha iniciado la mencionada compañía. Por que permitir a ésta a que se acoja a la ley 11.110, olvidando o dejando sin cumplir las obligaciones que tiene pendientes con la caja de jubilaciones y pensiones ferroviarias, en virtud de que además de una burla de la legalidad, constituiría un atentado contra los obreros y empleados desde que se verían arrebatados los derechos ya adquiridos como consecuencia de los descuentos soportados en sus precarios sueldos durante los últimos seis años.

En la convicción de que el señor ministro hará triunfar la justicia, nos es grato saludarlo con nuestra más alta consideración."

F. C. C. Buenos Aires

INCORRECTO PROCEDER DE LA EMPRESA

La superioridad de este ferrocarril— para no ser menos que las otras en sus atropellos y provocaciones al personal— ha intentado llevar a cabo una rastrera maniobra para separar al personal denominado troleros y conductores de máquinas eléctricas de la Caja de Jubilaciones y Pensiones Ferroviarias, alegando que ese personal es tranviario y que por consiguiente debe acogerse a la ley recientemente promulgada para esos obreros.

Solamente la intensión aviesa y torpe de la citada empresa, puede explicar una interpretación tan canallesca de las funciones que realiza ese personal; pues son eminentemente ferroviarias. Para que se vea hasta qué punto ha extremado la nota la compañía debemos hacer notar que, sin previo aviso, ni consultar a su personal al respecto, procedió a descontarles del sueldo del mes de marzo, la contribución para la ley tranviaria, como lo hiciera la — otra que no le va en zaga — compañía Eléctricos del Sud.

Muy natural que al ir a cobrar ese personal y enterarse de la maniobra que la empresa estaba a punto de realizar, se negaron a percibir sus haberes; como acto de protesta y en salvaguardia de las ulteriores consecuencias que, al firmar conforme, podrían sobrevenirles.

De inmediato fué sometido el asunto a la Junta Central y con las gestiones realizadas por esta entidad pudo desbaratársele, a la citada empresa, su maquiavélico plan.

El ministerio de obras públicas de la nación — previo dictamen de la Dirección General de Ferrocarriles — ha dado la razón al personal al reconocer que son ferroviarios y mandando reponer en sus puestos a los compañeros despedidos por el "delito" de no haber querido cobrar sus haberes.

No obstante esta resolución la empresa se resiste a reincorporar al personal, es decir, ya que no pudo triunfar por la "razón" intenta hacerlo por la fuerza. ¡Después vendrán a hablar de obreros intransigentes!

Tenemos la seguridad de que esta vez no ha de salir con las suyas y si se empecina en no oir la fuerza de la razón, tendrá que oir la razón de la fuerza.

La Confraternidad Ferroviaria no tolerará semejante atropello.

EL QUE NO SABE LO QUE QUIERE, ESTA OBLIGADO A HACER LO QUE QUIEREN LOS DEMAS. — (Fóscolo.)

EXULTEMOS

El 15 de abril de 1918, al anochecer, varios compañeros de 25 de Mayo me invitaron a concurrir a una asamblea que celebraba la entonces Federación Ferroviaria, a fin de resolver la actitud a asumir ante un pedido de solidaridad que hacía Bolívar en virtud del paro iniciado por la sección Saavedra a raíz de haberse suspendido a varios guardas de aquel depósito.

Por motivos que no creo de interés publicar, contesté que no concurriría, pero que acataría la resolución de la mayoría.

Efectivamente, al día siguiente, en mi oficina, los "compañeros" Juan Mastandrea y Juan Maiola me comunicaron que la asamblea había resuelto ir al paro ese mismo día a las doce, a cuya hora el personal de 25 de Mayo interrumpió las tareas, incluso el suscripto que a las doce en punto hizo entrega de los valores, etc., al jefe de la estación.

Ahora cabe un paréntesis. El día 14 tres compañeros, de los cuales uno Juan Mastandrea, se dirigieron telegráficamente al entonces jefe de tráfico señor Gregory, exigiendo la reposición de los guardas de Saavedra, diciendo que de no aceptar esto se iría a la huelga. El día siguiente se obtuvo respuesta en el sentido de que la superioridad no tenía inconveniente en acceder, siempre que los guardas acataran el decreto del P. E. del 11|10|17. Esta contestación nadie la conoció. Yo me enteré de ella en la oficina del jefe Lesiza, quien deseaba conocer los nombres de los que componían la comisión de huelga, que en realidad yo ignoraba.

Recuerdo este otro detalle que por considerarlo de interés lo hago público: El 15 de abril, al entonces relevante de ciclos, Juan Mastandrea, le tocaba relevar al boletero Iglesias, y lo que más me llamó la atención, que se apresuró comunicar al jefe que desde ese día daba parte de enfermo. ¡Esto se llama prever las enfermedades!

Se dió por terminado el movimiento y solicitó permiso para trasladarse a Buenos Aires, para continuar la curación de su enfermedad que cualquier profano sabe que en quince días es incurable.

Durante el fracasado movimiento los trenes corrieron, sí bien deficientemente, pero corrieron al fin. ¿Por qué no fué a Buenos Aires en esa época?

Aun con parte de enfermo solía frecuentar el local con alternativas, y recuerdo que se distinguía por su belicosidad... cómica con escribir de su puño y letra el nombre de Juan Lesiza al pie de un bien pintado "Lincoln" que se exhibía en el local.

Estas pequeñeces influyeron para que el revisador Salgado tardara algo en ser readmitido, porque se le atribuía a él esa humorada, y en honor a la verdad debo decir que Salgado estuvo a la altura de las circunstancias.

El "camarada" Mastandrea regresó de Buenos Aires y fué nombrado dependiente de la inspección en Cañuelas en reemplazo del hermano del subscripto que, sin ser afiliado, se adhirió al paro, pues había sido mandado a 25 de Mayo para reemplazar precisamente al que firma estas líneas. ¡Ironía de la vida!, exclamé.

En un folleto inédito, escrito en los últimos meses de 1918 y que publicaré oportunamente, desfilan varios "ases" y en él se delinea la acción deletérea de muchos y la sensata y honesta de otros.

El desastre llegó presuroso, y arrastró con él una enorme cantidad de compañeros. Al flaquear la fuerza de la organización, nadie ni los poderes públicos supieron encontrar una fórmula capaz de mitigar los sufrimientos de ese ejército de trabajadores, indispensable para la prosperidad del país y para el bienestar personal de los que componen los distintos directorios con sede en Londres, París, etc.

En aquel entonces no existía un punto de apoyo, y los bravos camaradas se resignaban en el dolor y esperaban que en una época no lejana, hombres de criterio pudieran dar con la clave tendiente a la "vendetta" absoluta de los que habían caído para sostener un ideal, desgraciadamente mal comprendido.

Pero dentro del desarrollo de esos tristes acontecimientos, un grupo de hombres trabajaba silenciosamente y la formación de una fuerte corporación ferroviaria venía tomando cuerpo a grandes pasos, para llegar a ser hoy una fuerza activa y "convincente" de insinuar a los dirigentes del riel la conveniencia de relacionarse con las similares de los trabajadores del riel.

De ahí el bello resultado. Los cesantes recuperaremos nuestros antiguos puestos. Las empresas remedian un mal que el gremio no olvidaba; cumplen con un acto de reparación más que justicia.

Siempre he sostenido la necesidad de no olvidar a los cesantes y en varios artículos apelaba al sano criterio de todos los ferroviarios, que para conseguir la readmisión era menester la fusión. Esta se materializó y la reincorporación de los militantes más activos, que las empresas llamaron agitadores (yo fuí clasificado agitador profesional en contra de los intereses de la empresa...), está por ser una bella realidad.

La J. C. en su última circular instruye a las secciones en los procedimientos para los trámites pertinentes tendientes a la gestión para la readmisión, que en la forma convenida no ha de llevar mucho tiempo.

Además, los camaradas encargados de tan noble misión sabrán, como siempre, responder al deseo de los muchos camaradas que por fin ven terminado su penoso cautiverio.

Ahora sigamos la ruta tan bien iniciada, y a la meta que todos anhelamos se llegará ante la preocupación constante de todo ferroviario, que es la de contribuir al engrandecimiento de nuestra institución con todos los medios a su alcance; hacer que se compenetre bien de los grandes beneficios que reporta al sindicalismo sano ser activo militante, convencerse que estar alejado de la organización es minar su propia existencia, lo que quiere decir un ser incapacitado de comprender los grandes problemas de la vida que toda persona inteligente debe estar en condiciones de conocer y resolver.

He querido recordar mi actuación en la huelga del 1918, que no sé a instigación de quién fué considerada peligrosa que, dicho sea de paso, fué a la par de la de otros muchos camaradas que se limitaron a cruzarse de brazos y esperar la solución que, a no mediar la debilidad, habría sido favorable.

Hoy están plenamente convencidos que los que daban vida y actividad a los ferrocarriles eran precisamente los que quedaron exonerados, clasificados ante el país como "elemento poco grato" para el normal funcionamiento del engranaje ferroviario. Y hoy, volviendo en sus pasos y reparando un gran acto de injusticia, convienen la readmisión de los cesantes con los representantes de la Confraternidad Ferroviaria.

Compañeros: nuestro sacrificio no ha sido estéril.

A. DE CICCO.

1º de MAYO

Hoy es día histórico de la clase trabajadora, a la vez que lo es, también, de exteriorización de propósitos. En consecuencia, hay que hacer ver a los privilegiados el poder de nuestra organización, demostrándoles la firme voluntad de llegar a la meta de nuestra emancipación.

Nuestro pensamiento vuela en este día a través de todas las fronteras para confundirse con el de los demás compañeros y rendir, así, un justo homenaje a los mártires de Chicago; a esos héroes que sacrificaron su vida en holocausto a sus convicciones; a esos héroes que con valor y abnegación prefirieron el cadalso a la claudicación!

Por segunda vez en la historia de esta porción de la tierra, los ferroviarios hemos de conmemorar este día en forma uniforme y si bien el paro no es tan grande como lo desearíamos y como lo merece la fecha histórica de nuestra clase, no deja de ser significativo por cuanto es la demostración palpable de que seguimos el derrotero que esos bravos compañeros nos trazaron con su sangre; es la demostración palpable de que el aletargamiento en que estaba insumida una gran parte de la familia ferroviaria, va desapareciendo al impulso de esas corrientes generosas que ha inspirado ese trágico acontecimiento.

Tenemos para con tan nobles compañeros una deuda inmensa que sólo se cancelará el día en que hayamos sabido conquistar nuestra emancipación, ya que por ella sacrificaron sus vidas, y, en consecuencia, debemos esforzarnos para saldar, cuanto antes, esa deuda de honor. Para ello se impone el desarrollo de todas nuestras energías en el sentido de hacer de la organización la fuerza capaz de dar por tierra con el régimen bárbaro que nos oprime. Aprovechemos, pues, este grandioso día para significar a los trabajadores, no organizados, la necesidad de que formen en nuestras filas, para, así, luchar juntos por la suprema aspiración de nuestra clase: la liberación del yugo tiránico del capital.

Ferroviarios: hagamos de la Confraternidad un baluarte para que en él se estrelle la prepotencia de los capitalistas ferroviarios y así haremos obra práctica, obra revolucionaria, con la cual rendiremos el mejor homenaje a esos, como a todos los compañeros que se sacrificaron por nuestra causa, ¡la causa del trabajo!

Francisco SOLANO CORREA.

¿Paz o guerra?

Esta pregunta tiene una respuesta clara e inmediata para los que partimos desde el punto de vista de la lucha de clases en los conflictos entre el capital y el trabajo.

De manera alguna podemos firmar una paz, ni siquiera transitoria, con los elementos de la burguesía. Eso sería declararse partidarios de la colaboración de clases y la colaboración de clases es una panacea que sólo cabe en la cabeza de los agentes de la burguesía y en la vestimenta "democrática" del estado liberal-burgués.

Entonces es preciso que declaremos siempre bien claramente, que la paz con la burguesía es imposible, y que mientras no sea absorbida ésta por la clase trabajadora, la guerra ha de ser constante contra ella, en todos los terrenos y en todos los momentos.

Y, precisamente por esto, es que no estoy de acuerdo con el último párrafo del artículo de redacción del OBRERO FERROVIARIO de fecha 16 de febrero titulado "Compás de espera", que dice. "Y como lo que buscamos es precisamente la paz y la tranquilidad, hemos de estar dispuestos y en condiciones de satisfacer esas supremas aspiraciones."

¿La paz y la tranquilidad en el régimen burgués? No lo creo.

Mientras la burguesía no sea depuesta violentamente de su poder político, el estado, y la clase trabajadora no ejerza su dictadura sobre ella hasta absorberla, no podrá haber paz ni tranquilidad alguna.

Ese concepto de la "paz y la tranquilidad" está muy de acuerdo con el sistema de plantear las luchas entre el capital y el trabajo, colocando como árbitro al estado, representante de los intereses "generales", según la democracia burguesa; pero que, en realidad, no es nada más que el órgano político de la burguesía, y por lo tanto un poder burgués más grande que apoya los privilegios económicos de las clases poseedoras.

Es preciso que se salga del plano del oportunismo y declarar abierta y valientemente que no deseamos hacer una obra simplemente de pequeñas reformas, sino que pretendemos abatir todas las formas de explotación y privilegios capitalistas; y que si por el momento se lucha por pequeñas mejoras, no es nada más que para compensar y mejorar algunas de las condiciones de existencia de los trabajadores, pero activando siempre la ocasión para darle el golpe de gracia al dragón de las cien cabezas: el imperialismo capitalista.

Francisco MUÑOZ.

UNA BREVE RESPUESTA. — Habíamos pensado no publicar las líneas que anteceden y así lo hicimos saber a su autor. Entendíamos que ese tono de censor no cuadra, y que, por otra parte, nosotros no merecíamos el reproche que se nos dirige, repitiendo conceptos que estamos cansados de exponer. Además — y esto era lo fundamental — el camarada Muñoz revela en su pretendida censura una completa incomprensión del artículo que intenta criticar. Más adelante hemos tenido oportunidad de comprobar que nos habíamos equivocado, por cuanto nuestro colaborador — a estar a lo que él mismo escribe en un pasquín divisionista — se considera poco menos que un precursor de Lenín... — Y no podía, lógicamente, aceptar nuestras advertencias.

Y para que el mundo conozca el futuro genio de la revolución americana, hemos decidido complacerle publicando el "estudio demoledor" de nuestro falso revolucionarismo.

Para que los ferroviarios puedan apreciar el acierto de nuestro crítico, nos vemos obligados a citar un párrafo del editorial de EL OBRERO FERROVIARIO, número 12, correspondiente al 1 de enero. Dicho artículo comienza así:

Somos de los que creen que entre el proletariado y la burguesía puede haber tregua pero nunca paz... En consecuencia, la guerra definitiva y permanente que se inició con el surgir de la organización no podrá tener solución mientras el proletariado no haya conseguido aniquilar completamente el yugo capitalista."

Podríamos transcribir todo el artículo y cien más, y siempre llegaríamos a esta conclusión: que el camarada Muñoz, a semejanza de aquel personaje de Flaubert, que descubrió un gran lago que luego resultó ser el Mediterráneo, nos dice en sus "estudios" críticos lo que nosotros y todos los militantes estamos cansados de repetir. — La Redacción.

PAGINAS MAGISTRALES

ENTUSIASMO

La juventud necesita ser entusiasta y osada; sin entusiasmo no se forjan hermosos ideales, sin osadía no se acometen honrosas empresas.

Un joven sin entusiasmo es un cadáver que anda; está muerto en vida, para sí mismo y para la sociedad. Por eso un entusiasta, expuesto a equivocarse, es preferible a un indeciso que no se equivoca nunca. El primero puede acertar; el segundo no podrá hacerlo jamás.

El entusiasmo es salud moral, intensifica la mente y embellece el cuerpo más que todo otro ejercicio, prepara una madurez optimista y feliz. El joven entusiasta corta las amarras de la realidad y hace converger toda su personalidad hacia un ideal; sus energías son puestas en tensión por la voluntad y aprende a perseguir la quimera soñada; olvida las tentaciones egoístas que empiezan en la prudencia y acaban en la cobardía; adquiere las fuerzas morales desconocidas por los tibios y los timoratos.

El enamorado de un ideal, de cualquiera — pues sólo es triste no tener ninguno —, es una chispa, envuelve cuanto le rodea en el incendio de su ánimo apasionado. Los entusiastas contagian a los temperamentos afines, los conmueven, los afiebran, hasta atraerlos a su propio camino; movidos por una firme voluntad, obran como si todo obedeciera a su gesto, como si hubiera fuerza de imán en sus deseos, en sus palabras, en el sonido mismo de su voz, en la inflexión de su acento.

No hay mayor privilegio que el de conservar el entusiasmo hasta muy entrada la edad viril; es don de pocos y parece milagro en quien lo atesora hasta la ancianidad. En ese único secreto reside la eficacia de los escritores enamorados de una idea y que saben afirmarla, proclamarla, repetirla: en cien formas, como las del torbellino, apasionadas. Son los heraldos de su tiempo y encuentran eco en el corazón de la juventud, siempre esquiva al frío razonamiento lógico, enemiga de los sofistas solapados y de los capciosos contemporizadores. Sólo conocen la simpatía calurosa los que irradian su propio entusiasmo.

El hombre que se ha marchitado en una juventud apática, alcanza una madurez pesimista, por no haber vivido a tiempo. La belleza de vivir hay que descubrirla pronto, o no se descubre nunca. Sólo el que ha poblado de ideales su juventud y ha sabido servirlos con fe entusiasta, puede esperar una madurez serena y sonriente, bondadosa con los que no pueden, tolerante con los que no saben.

Para ser entusiasta no basta ser joven de años, hay que formarse un ideal: sobreponiéndose a las imperfecciones de la realidad y concibiendo por la imaginación sus perfecciones posibles. Para servirlo eficazmente hay que entregarse a él sin reservas. Y debe ser fruto de la experiencia propia, si ha de embellecer la vida; el que se entusiasma ciegamente, es un simple fanático al servicio de pasiones ajenas. Sin estudio no se tienen ideales, sino fanatismos; por eso el entusiasmo es luz en los hombres que piensan, no confundible con la exaltada ceguera de los ignorantes.

El entusiasmo es incompatible con la superstición; el uno es fuego creador que enciende el porvenir, la otra es miedo paralizante que se refugia en el pasado. El entusiasmo acompaña a las creencias optimistas, la superstición a las pesimistas; aquél es confianza en sí mismo, ésta es renunciamiento y temor a lo desconocido. Los entusiastas saltan cada amanecer el cerco de un jardín para aspirar el perfume de todas las flores; los supersticiosos entran cada crepúsculo a un cementerio y husmean las emanaciones de todos los sepulcros. El entusiasmo es ascua; la superstición es ceniza.

ENERGIA

La inercia frente a la vida es cobardía. Un hombre incapaz de acción es una sombra que se escurre en el anónimo de su pueblo. Para ser chispa que enciende, fuego que templa, reja que ara, debemos con firmeza llevar el gesto hasta donde vuele nuestra intención.

No basta en la vida pensar un ideal: hay que aplicar todo el esfuerzo a su realización. Cada ser humano elabora su propio destino: miserable es el que malbarata su dignidad, esclavo el que se forja la cadena, ignorante el que desprecia la cultura, suicida el que vierte la cicuta en su propia copa. No debemos maldecir la fatalidad para justificar nuestra pereza; antes debiéramos preguntarnos en secreta intimidad: ¿volcamos en cuanto hicimos toda nuestra energía? ¿Pensamos bien nuestras acciones, primero, y pusimos después en hacerlas la intensidad necesaria?

La energía no es fuerza bruta; es pensamiento convertido en fuerza inteligente. El que se agita sin pensar lo que hace, no es un energeta; ni lo es el que reflexiona sin ejecutar lo que concibe. Deben ir juntos el pensamiento y la acción, como brújula que guía y hélice que empuja, para ser eficaces. Ahonde más su arado el labriego para que la mies sea proficua; haga más hijos la madre para enjardinarse el hogar; ponga el poeta más ternura para invitar corazones; repique más fuerte en el yunque el herrero que quiera vencer al metal.

El primer mandamiento de la ley humana es aprender a pensar; el segundo es hacer todo lo que se ha pensado. Aprendiendo a pensar se evita el desperdicio de la propia energía; el fracaso es debido a simple ignorancia de las causas que lo determinan. Para hacer bien las cosas, hay que pensarlas certeramente; no las hacen bien los que las piensan mal, equivocándose en la avaluación de sus fuerzas: como un niño que errando el cálculo de la distancia diera en tirar guijarros contra el sol que asoma en el horizonte.

Nunca se equivoca el que ha aprendido a medir las cosas a que aplica su energía; no se arredra jamás el que ha educado su propia eficacia mediante el esfuerzo coordinado y sistemático. La confianza en sí mismo es una elevación de la propia temperatura moral; llegando al rojo vivo se convierte en fe, que hace desbordar la voluntad con pujanza de avalancha. Así ocurre con los genios: viven todo ideal que piensan, sin detenerse ante la incomprensión de los demás, sin perder tiempo en discutirlo con los que no lo han pensado.

Los hombres sin energía no dejan cosa alguna de provecho; dudan y temen equivocarse, porque no han sabido pensar. Y nunca adquieren esa confianza en sí mismos y esa fe en los resultados que permiten ejecutar empresas grandes.

La apatía del indolente y el fracaso de los agitados se incuban en la ignorancia y en la rutina; la eficacia de la energía finca en la cultura y en los ideales. La incapacidad de prever y de soñar en el obstáculo que obstruye la expansión de la personalidad; los que no saben mirar hacia el porvenir y trabajar para él, son miserables lacayos del pasado y viven gimiendo entre sus escombros.

Educando la energía, enseñando a admirarla, se plasmarán los nuevos destinos de los pueblos. Repitamos siempre a la juventud de América que ningún hermoso ideal fué servido por paralíticos y obtusos; no pueden marchar lejos los tullidos, ni contemplar los ciegos un luminoso amanecer.

José INGENIEROS.

Lucha de clases

"El hecho de que vosotros, trabajadores, os veáis obligados a pasar vuestra vida en la miseria, bajo el peso de una labor dura, inútil para vosotros, mientras que otras personas que no trabajan se aprovechan de vuestro trabajo; el hecho de que os halláis esclavos de esos hombres y de que la cosa no debiera ser como es, es un hecho que salta a la vista para unos y que oprime el corazón de otros." — Tolstoy.

"Y conoceréis la verdad, y la verdad os libertará." — San Juan, VIII, 32.

La lucha de clases proviene de la lucha por la existencia. El hombre, en su paso a través de la vida, necesita, indispensablemente, alimento, habitación y vestido. Estas son necesidades naturales que debe satisfacer, por lo menos en parte, o dejar de existir. Y como la existencia tiene su gran defensor en el instinto de conservación, este último obliga al individuo a recurrir a todos los medios que se hallen a su alcance.

Las primeras tribus errantes procedentes del Asia que se establecieron en el valle del Nilo, tuvieron necesidad de asociarse para construir diques y represas a fin de poder defenderse contra las inundaciones del más caudaloso río africano que se desbordaba todos los años, de junio a septiembre. En la construcción de estos diques, represas y canales, trabajaba una cantidad de obreros bajo la dirección de un contramaestre que los dirigía látigo en mano. Como remuneración se les entregaba semanalmente a estos obreros los alimentos necesarios para el consumo de los siete días. Pero en aquella época, lo mismo que hoy, había desigualdad entre los hombres y, en consecuencia, injusticias, pues la distribución de los alimentos no era equitativa. Generalmente, la mayor parte de los obreros terminaba sus comestibles en medio de la semana, y cuando esto ocurría se concertaban y se declaraban en huelga. "Necesitas caret lege" (la necesidad carece de ley). Y la necesidad de alimentarse les obligaba a exigir más cantidad de alimento. No pedían aumento de salario, porque en aquella sociedad, —la primera que reconoce la historia,— no existía dinero.

Esto demuestra que la única causa de los conflictos obreros y de las disensiones sociales, no es pura y exclusivamente el dinero (como quieren demostrar algunos profesores de seudo acratismo), sino el dominio injusto y la mala distribución de las cosas.

Antes que aniquilar el dinero, es preciso aniquilar la avaricia, la usura, el egoísmo del capitalista explotador. "El egoísmo — dice Estéban Echeverría — es la muerte del alma. El egoísta no siente amor, ni caridad, ni simpatía por sus hermanos; todos sus pensamientos y acciones giran en torno de su yo; y el deber, el honor y la justicia son palabras huecas y sin sentido para su espíritu depravado."

El capitalista es, con frecuencia, torpe, porque el egoísmo lo domina e idiotiza. La filosofía y la moral del capitalista pueden estar, cuando mucho, en el código de comercio.

El pensamiento del capitalista no se reconcentra nunca en los progresos científicos ni menos en las miserias humanas, sino en el "debe" y "haber" de sus libros de contabilidad, en el saldo de su último balance, en los vencimientos de sus obligaciones a cobrar, en el agiotaje y las cotizaciones de los mercados.

En los descubrimientos y perfeccionamientos científicos nunca sobresale el capitalista. Estos trabajos que benefician a toda la humanidad, son realizados por hombres que, generalmente, mueren en la miseria.

"El egoísmo encarnado son todos los tiranos" — dice el autor citado —. Y nosotros añadimos: el egoísmo encarnado es el capitalista.

"Es del deber de todo hombre que conoce su misión, luchar cuerpo a cuerpo con él hasta aniquilarlo."

Pero entendámonos: el aniquilamiento del capitalista no consiste en atacar a éste violentamente y apoderarse de sus riquezas. No. El capitalista se aniquila sólo no trabajando para él.

La clase obrera puede y debe capacitarse cada vez más y tratar de administrarse por sí sola con prescindencia del capitalista. Un sistema de cooperativismo obrero debidamente organizado en todas sus manifestaciones, será el medio más eficaz para poder prescindir de toda relación comercial con el capitalista, de la cual éste saca siempre la mayor ventaja. A la realización de esta obra de redención humana deben tender todos los esfuerzos de la organización sindical.

"La unión hace la fuerza", y la fuerza de la clase obrera perfectamente consolidada, puede oponerse con eficacia a la fuerza de la clase capitalista.

"Querer es poder", y si todo el proletariado del mundo quiere amalgamarse en una sola columna y formar un frente único, no hay (a excepción de la naturaleza) otra fuerza que pueda oponerle resistencia. La desconfianza o pesimismo es el peor obstáculo que se opone a la realización de las aspiraciones de los hombres. El pesimista dice frecuentemente: **No vamos a conseguir nada; es imposible.** Y esa desconfianza que tiene de sí mismo es lo suficiente para impedir que consiga lo que indispensablemente necesita para la vida.

Cuando un asalariado afirma: **Gracias al patrón, podemos comer puchero.** Yo lo miro y lo compadezco, porque creo que, efectivamente, ese sirviente necesita el tutelaje patronal, pues él es incapaz de mandarse a sí mismo: necesita que lo manden; le gusta y obedece agradecido.

Y en efecto. Los hombres educados en la esclavitud y habituados a ella, la prefieren de tal manera que aunque les den la libertad no la quieren.

Así, los hombres educados en la servidumbre e imbuídos en su inconsciencia no alcanzan a comprender que el capital necesita todo del trabajo, mientras que éste no necesita nada de aquél. Así como una planta se forma en el germen, en la semilla y mediante la savia obtenida por la absorción de sus raíces crece y adquiere pleno desarrollo, así el trabajo metódico y continuado puede formar un capital; mientras que el capital sin el auxilio del trabajo es como un cuerpo inerte.

En la lucha de clases entablada entre el capital y el trabajo, entre los opresores y los oprimidos, entre los gobernantes y los gobernados, entre la clase burguesa y la clase proletaria, esta última puede y debe ganar la batalla. Para conseguirlo sólo necesita dos cosas: unión y perseverancia.

El inventor del esmalte, Bernardo Palyssi, que tanto benefició a la humanidad y que pereció en la bastilla de Francia por no creer en Dios, trabajó veinte años para conseguir y perfeccionar su invento.

"No tuve otros libros" — dice él mismo — sino el cielo y la tierra, que están abiertos para todos."

"Sin embargo — agrega Manuel Smiles —, aprendió el arte de pintar vidrios, el dibujo, y más tarde a leer y escribir."

En su último experimento para terminar la coción de las materias que tenía en el horno, llegó al extremo de romper sus muebles y convertirlos en leña para alimentar el fuego. Pero con su perseverancia triunfó después de veinte años de lucha continuada.

Sigamos así nosotros en pos del triunfo, y triunfaremos también. Dejemos a los indiferentes, a los reacios y taimados y sigamos, con la perseverancia de Palyssy, nuestra marcha ascendente hacia el pináculo de nuestras aspiraciones proletarias, y una vez colocados allí, podremos decir a todos nuestros enemigos con el autor de las "Prisiones": ¡Qué pícaros son los tontos!

A. MODIA.

Hay que unirse

Para poner fin a la explotación inicua y a la bárbara tiranía de la clase capitalista, los trabajadores hemos de unirnos en el seno de nuestro sindicatos revolucionarios.

Hemos de unirnos por sobre todas las conveniencias e ideas personales, por sobre todos los caprichos, por sobre todas las cosas, pues los intereses de la clase trabajadora están por sobre todo.

"La unión hace la fuerza"—se ha dicho. El régimen capitalista no ha de desaparecer sino en virtud de nuestra fuerza. Unámonos, pues, constituyamos esa fuerza que dará por tierra con todo el armatoste del capitalismo; unámonos con el pensamiento fijo en la revolución libertadora del proletariado, con la profunda convicción de que nuestro triunfo — el triunfo de la clase explotada — depende de la unidad de nuestra acción dentro de las organizaciones revolucionarias, único instrumento de reivindicación obrera.

Unámonos, trabajadores ferroviarios, y unamos a todos los explotados en un solo organismo sindical capaz de dar por tierra con el inicuo, el criminal régimen capitalista, y habremos cumplido el más sagrado de los deberes. ¡Unámonos!

Un ferroviario.

Reflexiones del momento

La organización sindical del proletariado ferroviario, a pesar de haber sido tan combatida por sus enemigos, los que, dicho sea de paso, son numerosos, desde el momento mismo en que materializó el santo anhelo de unidad del gremio comienza a dar sus esperados frutos.

Hace muchos años que el gremio luchaba por la conquista de un escalafón que delimitara los deberes y derechos del personal, a fin de poner término a los favoritismos de que siempre se han valido los representantes de las empresas con el ruin objeto de sembrar cizaña entre los obreros, con lo que evitaban, o, mejor dicho, creían evitar la unión que había de poner término a tanta injusticia, pero fracasaron siempre todas las tentativas realizadas en ese sentido, en virtud de que estábamos divididos en varias organizaciones de distintas tendencias.

Pero, afortunadamente, este estado de cosas, que no podía continuar, ha llegado a su término y se produjo la unidad, cuyos primeros frutos está en vísperas de disfrutar el gremio.

Después de Constituída la Confraternidad Ferroviaria, el personal de tracción conquistó y puso en práctica su escalafón, lo que, a no dudarlo, constituye el primer triunfo de la unidad, pues sin ésta es bien seguro que las empresas no hubieran satisfecho las aspiraciones de aquéllos.

Como complemento del primer triunfo de la unidad, en estos momentos se está discutiendo el escalafón para el resto del personal ferroviario.

Así, pues, podemos afirmar sin temor a refutaciones que la Confraternidad Ferroviaria se ha iniciado en la lucha infligiendo, desde el primer momento, serias derrotas al enemigo de la clase trabajadora, por cuya razón es de esperar que sus futuras acciones han de verse todas coronadas por el más lisonjero éxito.

Ahora, es necesario, indispensable, que nuestra unión, en virtud de la cual somos respetados, se consolide cada vez más y que a este objeto converjan los esfuerzos de todos los compañeros que aman sinceramente la causa grande y noble que persigue nuestra clase con la histórica lucha contra la explotación capitalista.

J. A. RODRIGUEZ.

Kilómetro 3|IV|921.

ACTOS OFICIALES

REUNIONES DE LOS COMITES CENTRALES

Sesión del 2 de marzo

Presentes: 17 miembros.
Preside: Bauleo.

Acta.—Se da lectura de las de fecha 9 y 16 de febrero, siendo aprobadas.

Reformas de la ley de J. y P. Ferroviarias. — El secretario informa que para el día siguiente está convocada la comisión especial en el local de la J. C.

Nombramiento de los delegados para discutir el escalafón. — Rosanova informa que en la lista de los delegados nombrados por el gobierno hay varias omisiones y errores. En vista de esto, se acuerda dirigirse a la Junta a fin de que se entreviste con el ministro solicitando aclare al respecto.

Composición de los comités. — Al tratar este asunto, se da lectura de las renuncias de los miembros Antonelli y Pose. El compañero Corro, también presenta la renuncia, siendo rechazada, y, en cambio, se aceptan las anteriores.

Se pasa a considerar la representación de la Sección Puerto de la Capital. Se acuerda resolver este asunto en reuniones posteriores, cuando se halle presente el miembro nombrado por dicha sección.

Acuérdase efectuar el sorteo, para determinar los que deben cesar en sus funciones, entre los siguientes miembros: Martínez, Bodetto, Farengo, Duarte, Gaignaux y Xarrier, quedando eliminados los tres últimos.

—Es aprobada una indicación en el sentido de que dichos compañeros sigan asistiendo hasta que se incorporen los nuevos miembros.

Contra la difamación. — Hurtado, manifiesta que la Sección Puerto de la Capital, en una publicación en le diario "La Montaña", difama a La Confraternidad y a sus hombres representativos.

En virtud de la gravedad de las acusaciones infundadas, cree necesario que se haga un desmentido público, lo que se aprueba.

Pésame. — Por unanimidad se acuerda enviar un telegrama a la familia del malogrado compañero Gallino.

Nuevas Secciones. — Se acuerda autorizar la constitución de la sub sección Rosario, F. C. R. a P. B.; Hinojo, F. C. Sud y Rosario F. C. R. a Mendoza.

Conflicto San Antonio Oeste. — Rosanova da cuenta de que el personal de este ferrocarril está en conflicto desde el día 4 del ppdo. Agrega que el compañero Castelli se entrevistó con el señor Fradua, quién, manifestó que el administrador de los FF. CC. del Estado resolvió conceder la uniformidad de sueldos que piden los compañeros.

Puerto Madryn. — Se informa del triunfo obtenido por los compañeros de dicha localidad, después de tres meses de huelga, con la intervención del delegado de la F.O.R.A.

Tranviarios del Sud. — Lombardía pregunta como sigue el asunto de los compañeros tranviarios. Se le informa que la D. de FF. CC. ha citado al gerente de la empresa.

Concordia E. R. — Pide se rectifique la resolución anterior, sobre la constitución de la sub sección Concordia N. E. R.

Se resuelve, después de un amplio debate, darle carácter de sección y que todos los asociados de este ferrocarril que figuran en la Sección Concordia, E. Ríos, deberán incorporarse a la nueva sección. Se faculta, además, a la secretaría para que informe ampliamente a la sección Concordia E. R. sobre la resolución tomada.

Readmisión cesantes C. Córdoba. — Rosanova da cuenta que numerosos compañeros de A. Córdoba — entre ellos algunos jefes — pidiendo se les gestione su reincorporación, pues, manifiestan que han secundado la huelga en la confianza que ésta había sido declarada por la Confraternidad. Agrega que la Sección San Francisco está conforme con que se realicen las gestiones correspondientes. Termina manifestando que Rosario es quien de que aún no se haya efectuado el aumento anunciado y que a varios compañeros mensuales, le fué pagado febrero como si estuvieran a jornal.

Se acuerda dirigirse a la Junta Central, a fin de que rectifique la resolución tomada al respecto, y haga las gestiones para la reincorporación de aquellos compañeros que lo soliciten.

Dock Sud. — Pide el envío de una delegación para el viernes próximo para solucionar una desinteligencia que tiene con el personal de guincheros. Son designados Kogan y Benvenuto.

Sesión del 16 de marzo

Presentes: 14.
Preside: Caamaño.

Delegación de San Antonio Oeste. — El secretario comunica la presencia de una delegación de San Antonio Oeste.

Los compañeros delegados manifiestan que han sido nombrados por la sección, con el propósito de informarse sobre el conflicto, porque no obstante las comunicaciones telegráficas favorables de los comités, los hechos han venido demostrando lo contrario. El representante del administrador, pretende seleccionar al personal, cosa que los compañeros consideran injusto e inaceptable.

Rosanova da cuenta de todas las gestiones realizadas por la Junta Central, F. O. R. A. y F. O. M., y que a pesar de la promesa del Presidente y del Ministro de solucionar el conflicto satisfactoriamente, la intransigencia del señor administrador e interventor han dificultado por lo visto la solución.

Considerado ampliamente el asunto, se acuerda que el compañero Tramonti presente los delegados a la J. C. a fin de que ésta prosiga las gestiones.

Acta. — Se da lectura a la de fecha 23 de febrero, siendo aprobada.

Situación personal. — Xarrier manifiesta que en el acta se hacen ciertas manifestaciones que le afectan, con motivo de su actuación en el XI Congreso de la F. O. R. A., al considerarse la representación de los Sindicatos de Tráfico y Talleres.

Después de un amplio debate, se acuerda dejar constancia de que los términos a que alude el compañero Xarrier fueron emitidos a raíz del informe dado por nuestros delegados, quienes confirman sus manifestaciones anteriores. En vista, por otra parte, de estas manifestaciones de unos y otros, se acuerda que los términos en cuestión sólo se refieren a los que falsearon las cosas, y por la tanto no pueden considerarse afectados los que no incurrieron en dicha falta.

Horario y licencia a los empleados de la secretaría. — Se acuerda que el horario de trabajo de los empleados de la secretaría sea de 44 horas semanales. Se establece para los mismos quince días de licencia.

Lamadrid. — El secretario de tráfico informa que el compañero Juárez, de dicha sección, ha sido exonerado por haberse rehusado a efectuar un trabajo, que según él, no le corresponde. Explica las gestiones realizadas. Agrega, que el mismo inspector de la dirección constató la adulteración del diagrama de servicio del compañero Juárez.

Informa, además, que la sección Tucumán, según comunica, está dispuesta a tomar cartas en el asunto. Y termina, el camarada secretario, que confía que este asunto se resolverá favorablemente.

Subsidio. — Vista la situación del compañero N. Marcos, recientemente puesto en libertad, se acuerda confirmar la entrega hecha por secretaría de 30 pesos y donarle además otros 50.

Asunto Tranviarios E. del Sud.—Lombardía pregunta en qué razones se funda una nota enviada indicando el nombramiento de una comisión para que se entreviste con el gerente.

El secretario de Talleres manifiesta que quien dió una contestación negativa fué el jefe de Tráfico. Agrega, que a raz de esto, estuvo una comisión en secretaría, quien le manifestó que se viera con el gerente y que dicha comisión se entrevistó con el señor Argüello, quien le manifestó no tener inconveniente en discutir el escalafón, siempre que el Ministro de O. P. lo ordene. Lombardía dice que su pregunta obedecía a dejar a salvo su responsabilidad.

Comisión especial de reformas a la ley de P. y J. Ferroviarias. — El secretario de Tráfico da cuenta de la reunión efectuada y manifiesta que concurrió con el compañero Hurtado, porque los miembros designados — Vila y Pose — faltaron, el primero por razones de trabajo y el segundo por considerar que al no pertenecer al comité, estaba desligado de la comisión. En vista de que la comisión debe reunirse nuevamente el jueves, se designan a los miembros Hurtado y Bauleo.

Sindicatos Ferroviarios de Tráfico y Talleres

ULTIMAS CIRCULARES A LAS SECCIONES

Circular núm. 15

Buenos Aires, abril 9 de 1921.

Camarada secretario de la sección...

Estimado compañero: Aun cuando es del conocimiento de todos el escalafón del personal de guardas — por haber sido publicado en EL OBRERO FERROVIARIO correspondiente el primero del mes en curso — os remitimos para vuestro archivo una copia fiel de la publicación hecha por la Dirección General de Ferrocarriles, en la que, como verán, va la firma autógrafa de los que intervinieron en su discusión.

Aprovechamos esta oportunidad, para significaros la conveniencia, de no dejarse impresionar por los rumores que hacen circular los enemigos de nuestra organización.

Les reiteramos que la discusión del escalafón se proseguirá hasta comprender en él a todo el personal de las diversas especialidades y reparticiones. A medida que se terminen, los haremos conocer.

Una vez terminado con todas las categorías, por medio de una circular especial o de nuestro periódico, analizaremos el valor del escalafón obtenido, señalando sus ventajas, como asimismo los defectos que hubiere.

Readmisión de cesantes. — Sobre este particular nos permitimos recomendar a las secciones el pronto cumplimiento de las instrucciones dadas por la Junta Central, a este respecto, en su circular número 12 de fecha 31 de marzo de 1921.

Rebajados. — Como en nuestro proyecto de escalafón se pide, también, la reposición en su antiguo puesto de los que hubieran sido rebajados a consecuencia de su participación en los conflictos anteriores, es necesario que cada sección, aparte de la lista de los cesantes, remita otra de las represalias habidas.

En ésta conviene indicar nombre y apellido, puesto y sueldo que se tenía anteriormente y función y sueldo que se le asignó al ser rebajado con motivo del conflicto o por otras causas igualmente injustificadas, indicando fechas en que tuvo lugar la rebaja.

Estos datos deben ser exastísimos y remitidos a la mayor brevedad posible.

Sin otro particular, os saluda fraternalmente por los comités centrales. — **R. Kogan**, secretario general de Talleres. — **Francisco Rosanova**, secretario general de Tráfico.

Circular núm. 16

Buenos Aires, abril 13 de 1921.

Camarada secretario de la sección...

Estimado camarada: En cumplimiento de lo resuelto por estos comités, llevamos a su conocimiento y por su intermedio al de los asociados, los últimos y más omportants acuerdos.

Solidaridad con la F. O. Marítima.— En nuestro órgano oficial, EL OBRERO FERROVIARIO, correspondiente al 1o. del mes en curso, se señala a los asociados, como deber del momento, acudan en ayuda de la organización de los trabajadores del mar, a fin de que la misma — que tantas pruebas de solidaridad ha dado — consolide rápidamente su situación financiera, hoy un tanto quebrantada en virtud de la larga y costosa lucha que acaban de sostener; los trabajadores ferroviarios, en diversas oportunidades hemos gozado como todas las demás organizaciones de la generosidad y amplio espíritu solidario que caracteriza a nuestros hermanos del mar.

Al iniciarse la organización ferroviaria, allá por el año 1912, la F. O. Marítima puso a nuestra disposición gratuitamente su propio local durante los primeros meses de existencia de la ex Federación Ferroviaria. Más tarde, cuando nuestra organización tuvo que afrontar situaciones difíciles como en 1917, los obreros marítimos, además de poner a nuestra disposición el dinero necesario para afrontar los gastos de la lucha, hicieron abandono del trabajo junto con los chauffeurs para contribuir a nuestro triunfo. Al año siguiente, cuando reinaba en nuestras filas la confusión y el desconcierto — situación agravada por aquella pandilla de aventureros que asaltaron el consejo federal — la F. O. M. acudió nuevamente en nuestra ayuda con la donación de una respetable suma de dinero.

Teniendo en cuenta las circunstancias apuntadas — que comprometen nuestra gratitud — y en cumplimiento a la vez de un elemental deber de solidaridad de clase, los comités entienden que todas las secciones han de acudir, en la medida de sus fuerzas, en ayuda de los trabajadores marítimos.

Los comités, por su parte, en su reunión última, han resuelto donar a la F. O. M. la suma de mil pesos.

Las sumas que las secciones destinen a este objeto, pueden enviarlas por nuestro intermedio.

Consultas de la F. O. R. A. — Cómo deben contestarse. — En vista de la confusión que suele originarse en las secciones con motivo de algunas consultas que el C. F. d la F. O. R. A. formula a los sindicatos adheridos, estos comités creen conveniente indicar cuál es, a su juicio, el mejor procedimiento a seguir en tales casos.

El C. F. de la F .O. R. A., cuando tiene que afrontar situaciones graves, consulta previamente a las organizaciones federadas.

Ahora bien; nuestras secciones en estos casos, deben tener muy en cuenta que forman parte de nuestros sindicatos y qu éstos, junto con el del personal de tracción constituyen un organismo independiente de la F. O. R. A., que es la Confraternidad Ferroviaria. Por lo tanto, si mañana, por ejemplo, se tratara de hacer una huelga general, los ferroviarios, antes que nada, debiéramos buscar de asegurar nuestra propia unidad. Y para conseguir ésto es que lo comités formulan estas indicaciones.

Los comités entienden que la unidad anhelada es fácil de conseguir si todas nuestras secciones, al ser consultadas por el C. F. de la F. O. R. A. para una acción colectiva, antes de contestar procuran por medio de las comisiones o asambleas mixtas, uniformar el criterio con los demás ferroviarios de la localidad y contestan de acuerdo con éstos. Es preciso, también, que la respuesta sea en todos estos casos condicional, haciendo presente que su materialización estará supeditada a la resolución de los comités y de la Junta Central de la Confraternidad Ferroviaria.

Obrando de esta manera, evitaremos confusiones y aseguraremos para nuestra acción ulterior la unidad que, como siempre, ha de conducir al triunfo.

Circular núm. 16

Conmemoración del 1o. de Mayo. — Contrariando nuestro más íntimo deseo, hemos de manifestar que no ha sido posible uniformar una acción para conmemorar el día de los trabajadores. La Junta Central nos informa que cada sindicato, por esta vez, procederá en la forma que hubiere resuelto y al mismo tiempo nos hace saber que el personal de tracción se asociará a la conmemoración de esa fecha con un paro de cinco minutos, que se llevará a efecto a las 12 horas.

En vista de lo manifestado, estos comités han resuelto que el personal de tráfico haga causa común con el de tracción suspendiendo sus tareas al mismo tiempo.

En lo que respecta al personal de talleres no se ha tomado ninguna resolución, por cuanto el próximo primero de Mayo es un día domingo y, por consecuencia, todos los talleres suspenden su actividad. A parte de que, aun sin esta circunstancia, el personal de los grandes talleres siempre se asoció a la conmemoración de esta fecha histórica, suspendiendo el trabajo durante todo el día.

Para el mejor éxito de la demostración, es conveniente que los compañeros de tráfico se pongan de acuerdo con los de tracción.

Boicots. — En una reunión plenaria de la Junta Central y los cuerpos directivos de los tres sindicatos, al tomar en consideración diversos pedidos de solidaridad formulados por distintos sindicatos, algunos directamente y otros por intermedio de nuestras secciones, con objeto de hacer efectivos ciertos boicots, impidiendo el transporte de determinados productos, se acordó advertir a las secciones que, por el momento, no es posible prestar dicha solidaridad.

Por lo tanto, las secciones, al recibir solicitaciones de esa índole, deben resolverlas de acuerdo con esta resolución, con objeto de no comprometer la estabilidad de nuestra organización en luchas parciales y acciones caoticas e inorgánicas.

No obstante esto, entienden los comités que las secciones, de acuerdo con el espíritu de clase que anima a nuestra organización, han de prestar a los demás sindicatos obreros en lucha, el más franco apoyo moral y pecuniario para cooperar a su triunfo.

Esperando que serán debidamente tenidas en cuenta estas indicaciones, nos es muy grato saludaros fraternalmente. — Por los comités. — **Francisco Rosanova**, secretario general de tráfico. — **R. Kogan**, secretario general de talleres.

Los amarillos en derrota

"Los amarillos de ésta no han querido ser menos, que sus demás colegas de otras secciones, y con toda la desvergüenza que les es peculiar, han copiado un manifiesto con el título, "A los compañeros ferroviarios", en el cual vuelcan toda la bilis. Entre muchas rastrerías — dignas solamente del amarillismo — que no es necesario citarlas — dicen, que todos esos rumores de movimiento próximos en el gremio ferroviario no son fruto de los trabajadores tranquilos del riel, que saben que se les presenta la oportunidad propicia para arreglar sus diferencias, sinó que son esfuerzos inauditos de aquellos que, "sin pertenecer al gremio, se empeñan en dirigir sus destinos, no importándoles la situación individual del ferroviario, pues sólo les importa mucho su situación personal" y como saben que al tratar empresas y obreros directamente, ellos están demás, escapándoseles su medio ilícito de vida, se oponen a ellos a todo trance. Ahora, preguntamos nosotros, ¿qué piensan estos babosos del amarillismo, con publicar un manifiesto tan asqueroso?, acaso se creen que los trabajadores organizados en el seno de "La Confraternidad", les vamos a prestar oídos a sus bajas patrañas, y que sabemos a más que sólo es obra de los míseros alcahuetes de las empresas e inútil es que firmen— "varios ferroviarios"—porque si en verdad lo son, sabemos muy bien los trabajadores que el que no desempeña un alto puesto es por lo menos el "rúfian" de aquellos, y bien sabemos entonces, hasta qué grado llega la miseria moral que les es peculiar a los (amarillos).

Y dicen al final: "Calma, entonces, compañeros; aceptad las elecciones libres que se os proponen; meditad sobre las mismas, así como sobre el voto a emitir, y sacaréis de ellas representantes verdaderos, que a más de conseguir lo que os corresponden, os librarán de las garras del elemento "extraño", que no busca más que medrar a vuestra costa, sin escrúpulos de ninguna especie ni importarles lo más mínimo vuestro bienestar y porvenir". ¿Oh! qué linda... filosofía la de ustedes los amarillos ¿nó?... ¡Charlatanes!... es mejor que no gasten tantas palabras porque se les puede secar la... garganta; ya los conocemos, señores... patronales, y por mi parte les aconsejo se dejen de mistificar contra la auténtica organización del proletariado ferroviario: la Confraternidad Ferroviaria y sus hombres, que en estos momentos, discuten con empresas y gobierno el escalafón para todo el personal ferroviario de tráfico y talleres, a pesar de todos los esfuerzos que para evitarlo hizo la amarillenta A. F. Nacional, lo que demuestra acabadamente el fracaso del amarillismo en el gremio.

Lincoln, 1921.

Zoilo BUSTAMANTE.

La "Liga" y sus lebreles

Es indudable que a medida que el tiempo pasa, vamos penetrando más y mejor en los dominios de la liga del ex tabernero y mulato sinvergüenza Carlés. No es posible creer que ningún trabajador conciente pueda formar parte de esta corporación tenebrosa, por lo que se justifica el ingreso en ella de todo lo ruín y despreciable que pueda existir dentro de las fronteras del territorio argentino.

Así pues, al esqueleto ambulante llamado Eugenio Fioritto, soldadote compadrón y nefanda carga social, le sigue otro no menos infeliz, ni menos resaca, ni menos degenerado. El tal individuo se llama Omar H. Vera, ex empleado de correos y telégrafos de Nueve de Julio, de donde salió o lo despidieron por acciones nada limpias, según el decir de las "malas lenguas".

El tal Vera ha tenido su "descollante" actuación en el periodismo rural; pues en Patricios fué "director" de un bullanguero parquín cuya raquítica vida duró a lo menos cinco semanas. Este visible fantasmón, es, actualmente, auxiliar relevante de esta sección; y, como toda escoria social, vive al margen del progreso; ahora es agente del lebrel Fioritto. Embarcado en el carromato de la "Liga", no le queda otro remedio que sufrir los desprecios de todos los obreros conscientes. Este es el final de los que han perdido una de las grandes cualidades del hombre: el carácter.

¡Boicot a los lebreles de la "Liga"!

Fermín CARRASCO.

Patricios, 1921.

La chismografía, sembrada en pro del divisionismo

Jamás, en los años de ferroviario que llevo he sido amigo ni he propagado las divergencias entre los compañeros ni dentro ni fuera de nuestra actividad sindical, por ser para mí y ver para otros un mal proceder, pues ello conduce al divisionismo.

Cuando leo las columnas de nuestro órgano y encuentro noticias de obreros que contribuyen a la división del gremio, me afecta grandemente, pues nadie puede dejar de comprender que es un paso tan perjudicial para el que lo propaga como para nuestra organización. ¿Y por qué no obstante comprenderse el mal que se acarrea se sigue aun más las divergencias entre los compañeros? ¿Por qué sabiendo lo perjudicial que es insisten en ello?

¿Por qué en vez de obrar en esa forma no tratan de estrechar una vez más el afecto hacia los compañeros que estamos unidos y estar seguros todos de poder defender nuestra organización y causa? Estas son la preguntas que con preferencia hago a mis compañeros del C.B.A., que, ya sea por rencores pasados o por antipatía personal, vienen haciendo y divulgando cargos que adolecen de justicia y que son incapaces de concretar...

Si encuentran en la sección compañeros que obran en forma perjudicial, ¿por qué en vez de derrochar frases para con todos, no hacen lo que establecen los estatutos y denuncian los hechos para que sean investigados? Es triste, compañeros, que sigamos empleando el caduco proverbio: "Divulgar y denunciar al justo para tener más libertad y provecho el injusto".

Tendría que hablar de mí mismo, pero como no es mi costumbre, hago esto sólo por defender y refutar, principalmente, lo que a nuestra jerarquía y proceder se refiere, pues eso lo que de un tiempo a esta parte vienen muchos compañeros sembrando injurias infundadas. No son todos ascendidos ni "comprados" con galones, como algunos camaradas divulgan. No hay, y si los hay en nuestra línea son bien conocidos, los que acuden con chismografía a los superiores para aventajar con ello al que puede demostrar más capacidad.

Por eso repito, y como contrario al divisionismo, aconsejo, a fe de mi sana idea, en pro de la unión ferroviaria; desechen esos rencores y traten, en lugar de culpar injustamente a quien ha sabido demostrar y dar prueba de compañero, acumular fuerza de amor para con los que son explotados por los capitalistas del riel y denunciar al que quiera quebrantar, con el empleo de la calumnia, nuestras fuerzas, que hemos alcanzado al son de grandes sacrificios, con cuyo fruto alcanzaremos el bienestar de que hasta hoy nosotros hemos adolecido y sólo por las inconscientes siembras de discordia que existieron y aun quieren reiniciar, sin darse cuenta del perjuicio tanto para los que lo hacen como para los demás...

"Uno para todos y todos para uno", debe ser el lema de todo hombre sincero.

No más odio entre los obreros, que es el arma agradable a los burgueses para ver quebrantada nuestra justa causa.

ZERPE.

COMITÉ PRO UNIDAD OBRERA

A los trabajadores del país

Compañeros, trabajadores: Vivimos un momento especial de la historia. Los hechos que se producen diariamente nos demuestran la profunda división que existe entre los componentes de la sociedad humana. Las clases se polarizan con mayor intensidad. Las luchas adquieren caracteres sangrientos. El mundo todo, al impulso de fuerzas invencibles, pareciera indeciso ante las ruinas de una sociedad vieja y los albores de un orden social nuevo que surge con todos los dolores de un esfuerzo titánico.

Donde quiera dirijamos nuestra mirada observamos idéntico espectáculo. En la vieja Europa, al igual que en los países de América, el proletariado y la burguesía se hallan en un conflicto a muerte. Consecuencia del enorme crimen que devastara a la humanidad durante el largo período de cinco años, el mundo burgués aceleró su proceso de disgregación. Impotente de normalizar el engranaje capitalista no concibe la necesidad de dar vida a una nueva forma de producción y distribución de la riqueza social.

Comprendiendo que sus privilegios peligran, que su existencia de parásito toca a su fin, de que el proletariado se dispone a asumir la dirección de la sociedad, la burguesía, amedrentada, recurre a todos los medios para evitar que esos hechos se produzcan. Y no se detiene ante los más viles atropellos. La represión sangrienta, las prisiones, el hambre, son recursos que convergen a su fin. Dolorosos ejemplos nos presentan los países de la vieja Europa. Desde la Rusia proletaria bloqueada, a la que se pretende destruir por el hambre, hasta los más pequeños movimientos de reivindicación efectuados por los trabajadores, la burguesía extiende su manto de despotismo.

Y esta acción, ¿no la sentimos, acaso, en carne propia? La burguesía argentina no va a la zaga. Su obra es la misma. En el interior de la república, son muchos hermanos nuestros los que sufren, son muchos los pequeños que lloran, son muchas las protestas que se levantan de millares de corazones contra la barbarie capitalista. No es necesario recurrir a hechos que viven latentes en nuestra memoria. Todos los días una continua sucesión de atropellos se llevan a cabo contra los trabajadores. En la campaña inmensa, regueros de sangre proletaria marca el camino de sacrificio, a la vez que el estigma de la barbarie. Son las policías, son los guardias blancas, al servicio del capitalismo, quienes ejecutan los planes aviesos de exterminación contra los que luchan para conquistar un mundo donde impere la justicia.

Frente a este espectáculo, que es mundial, la clase trabajadora debe meditar un momento. No olvidemos que la burguesía en esta acción de miserable defensa, se halla perfectamente unida. En el orden internacional, se congrega en la liga de las naciones; en el orden nacional, reúne sus fuerzas en la Asociación del trabajo y en la Liga patriótica argentina.

En cambio, ¿qué hacen los trabajadores? Hasta el presente, una lucha fratricida les hizo olvidar sus más sagrados intereses. En tanto la burguesía con sus huestes mercenarias realizaba terribles represiones, en las filas obreras cundía el desaliento como lógico resultado de su impotencia. Y no podía ser de otro modo. El ejército del trabajo que debía presentarse sólidamente, indestructiblemente unido, no lo estaba. En lugar de presentar cuadros compactos, bien orientados, se hallaba con un puñado de hombres dispuestos al sacrificio.

Aprendamos, siquiera, en el ejemplo de la burguesía. Observemos cómo se coaliga. Si bien dividida por pequeños intereses, se une frente a su enemigo, el proletariado. Nuestra situación no es esa, sin embargo. Tenemos los mismos intereses, una misma aspiración nos alienta, las mismas necesidades nos impelen. Nada nos divide; todo nos une. ¿Por qué no sellar la unidad que nos dé la fuerza, que nos haga poderosos, que nos presente indestructibles?

El momento es propicio. Los primeros pasos se han dado. La entente, entre las dos entidades centrales de la república, es un hecho. Los trabajadores de ambos organismos se han dispuesto a secundarse en su acción de clase. Además, no olvidemos que el proletariado del mundo, encaminándose sobre un terreno netamente de clase, ha comenzado esta tarea. Por todas partes, las fuerzas obreras, despojándose de todo lo que constituya un obstáculo, tienden a unificarse.

¿Podemos permanecer indiferentes ante esa situación? Si razones de orden internacional, si necesidades de orden nacional, nos exigen la unificación de nuestras fuerzas, criminal sería oponernos a ello. En el ánimo de todo trabajador consciente, debe cristalizarse el deseo de la unidad. Aceptado esto, predisponiéndose a esto, la orientación es cuestión fundamental, a la que, al mismo tiempo, es necesario dedicarle la atención debida.

Y cuando las huestes reaccionarias al servicio del capitalismo se dispongan a reprimir movimientos obreros; cuando la burguesía internacional pretenda aplastar la revolución comenzada en Rusia; cuando, en una palabra, con el odio que la caracteriza, la burguesía quisiera masacrar a los trabajadores, sembrar la muerte, que de un confín al otro de la república una potente e indestructible organización responda con la energía que dictan esas circunstancias.

Camaradas: No vacilemos. Sellada la entente entre las dos organizaciones centrales del país, trabajemos para que, siguiendo lógicamente su proceso, la unidad obrera sea un hecho indiscutible. — Juan Greco, Federación Gráfica Bonaerense; José de J. Pérez, Sindicato obreros ebanistas similares y anexos; Rufino Jouzinsky, Sindicatos ferroviarios (talleres y tráfico de la Confraternidad ferroviaria); Manuel Fernández, Federación construcciones navales; Ramón Suárez, Federación obrera marítima; J. Pérez Leiróz, U. obreros municipales.

MOVIMIENTO INTERNACIONAL

Congreso Internacional de los Obreros del Transporte

(A realizarse en Ginebra (Suiza) el 18 de abril y días subsiguientes)

Del Comité de la Federación Internacional de los Obreros del Transporte hemos recibido una invitación — dirigida a todas las organizaciones sindicales de obreros ferroviarios, marítimos y del transporte — para participar en el congreso internacional que debió inaugurar sus sesiones el 18 de abril en Ginebra (Suiza).

En la circular-invitación se incluye la orden del día y las proposiciones a tratarse en el congreso. Antes de dar un resumen de las mismas — que consideramos útil para los camaradas — pasemos a ofrecer algunos antecedentes sobre la Internacional de los Obreros del Transporte.

Los trabajos preliminares para su reconstitución iniciáronse en la conferencia internacional que se reunió en Amsterdam (abril de 1919), estando presentes delegados de las organizaciones sindicales de obreros del transporte marítimo y terrestre de Inglaterra, Alemania, Bélgica y Holanda. Estos trabajos se completaron en el congreso que el año pasado efectuóse en Cristianía. Desde la realización de este Congreso, la Federación Internacional de los Obreros del Transporte ha adquirido tanto desarrollo que en la actualidad puede considerársela como la organización profesional internacional más importante y mejor dotada, ya se la considere desde el punto de vista de sus efectivos — 3.000.000 de afiliados —, como por su combatividad y espíritu internacionalista. En este último aspecto, ha podido juzgársela con motivo del boicot a la Hungría del "terror blanco" y en ocasión de la guerra que la Polonia burguesa llevó a Rusia. En los dos casos, los afiliados de la F. I. O. T. cumplieron vigorosamente con su deber solidario y demostraron poseer en muy alto grado sentimientos de clase revolucionaria. La Federación Internacional de los Obreros del Transporte es, pues, y a muy justo título, el más sólido baluarte de la Federación Sindical Internacional. Como ésta, tiene su sede en Amsterdam.

En el congreso de Ginebra deberán precisarse los objetivos ulteriores y determinar la vía y los medios por los cuales se realizarán.

Han sido invitadas, por esta causa, todas las organizaciones de obreros del transporte existentes en los diversos países, aunque no sean afiliadas a la Internacional respectiva — que tal es nuestro caso por el momento —; no obstante, se hace notar que en virtud de los estatutos por que se rige la F. I. O. T. "sólo tendrán derecho a voto — dice la circular-invitación — las organizaciones adheridas que hayan pagado sus cotizaciones hasta el trimestre anterior al congreso, esto es, el primer trimestre del año en surso." "Pero los representantes de las organizaciones que aun no están afiliadas — agrega — serán bien venidos y podrán tomar parte libremente en los debates."

En la orden del día figuran los siguentes puntos:

1. Apertura del congreso por el presidente de la F. I. O. T.
2. Elección de la mesa.
3. Revisión de las credenciales.
4. Fijación de la orden del día.
5. Informe sobre la actividad del comité ejecutivo.
6. Informe económico.
7. Discusión de las proposiciones presentadas.
8. Fijar la sede de la F. I. O. T.
9. a) Designar los países de entre cuyos delegados se elegirán los miembros del Consejo General y del Comité Ejecutivo de la F. I. O. T.;
   b) Elección de los miembros del Consejo General;
   c) Elección de los miembros del Comité Ejecutivo;
   d) Elección del secretario internacional.
10. Fijación del país y de la ciudad en que se realizará el próximo Congreso.

Hay veintiuna proposiciones presentadas, referentes a: Reacción y militarismo; Colaboración internacional; "Razas oprimidas"; Propiedad colectiva de los medios de transporte en los diferentes países; "Tratado de paz"; Librecambio; Extensión y organización interior de la F. I. O. T.; Unidad de la organización en el movimiento sindical de cada país; Jornada de ocho horas, condiciones de trabajo y legislación social, y otras diversas proposiciones.

Entre las que tienen en realidad mayor importancia figuran las que se hallan en primer término. La referente a las "razas inferiores", por ejemplo, constata con satisfacción que los obreros de color y de los países retrasados muestran empeño en constituir y fortalecer sus organizaciones y exhorta a "todos los trabajadores a ignorar las barreras de raza y de religión, utilizadas en el mundo capitalista para dividir a los trabajadores y someterlos". Remarca la necesidad de favorecer ese surgimiento sindical, para evitar más eficazmente la concurrencia de los obreros de color y de Asia y tender a elevar el nivel de vida de éstos uniéndose con ellos "con el objeto de sacudir en el mundo entero el yugo de las clases dominantes."

SOBRE LA REACCION Y EL MILITARISMO

La proposición relacionada con estas cuestiones tan palpitantes, que somete a la aprobación del Congreso el propio Comité Ejecutivo, dice así:

"El congreso sostiene la acción empeñada por el Secretariado y el Consejo General en cuanto concierne a las medidas adoptadas con el fin de hacer efectivas las resoluciones votadas en el congreso de Cristianía contra las guerras imperialistas y el militarismo;

Saluda y aprueba calurosamente la acción realizada por todas las organizaciones de los diferentes países, que retardó e impidió el transporte de municiones y material de guerra destinado a Polonia para ser utilizado contra la Rusia de los soviets;

Saluda igualmente a las organizaciones que por medio del bloqueo sistemático a Hungría han aminorado los rigores del "terror blanco" dirigido contra los socialistas y sindicalistas de ese país;

Afirma que el arma más eficaz contra el militarismo y el imperialismo de todos los países está constituída por la fuerza organizada del movimiento sindical;

Encarga al Secretariado, Comité Ejecutivo y Consejo General poner en juego todo su celo y su energía, sea por los medios propios de la F. I. O. T., sea en colaboración con el movimiento obrero internacional en general, para contrarrestar y hacer fracasar todas las tentativas y designios del militarismo, el imperialismo o el capitalismo internacional destinados a sostener la reacción, la contrarrevolución o la guerra."

El desarrollo del movimiento sindical en Alemania

Del semanario sindicalista "L'Atelier", que se publica en París, sacamos los datos que, debidos a la pluma de su colaborador L. A. Thomas, publica respecto del desarrollo del movimiento sindical en Alemania.

La Central obrera alemana fué fundada en 1890. Desde entonces hasta el año 1919, su nombre era simplemente el de Comisión Central de los Sindicatos. Recién en julio de 1919, con motivo de un congreso realizado en la ciudad de Nuremberg, modificó aquella designación por otra cuya traducción es exactamente: Unión Sindical General Alemana de los sindicatos libres. En ocasión de ese congreso, la organización agrupaba, en cifras redondas, 5.700.000 miembros. A fines de 1920, según ciertas cifras cuya publicación oficial no ha sido hecha aún, el número total de adherentes era de 8.013.693.

Por las razones que ya han sido expuestas a propósito del movimiento sindical inglés, las estadísticas detalladas no pueden ser más recientes que las de fines del año 1919. Es necesario servirse de ella para poder estudiar la situación material del movimiento obrero alemán y su desarrollo.

Al efecto, veamos primeramente en breves líneas cuál ha sido la progresión que ha seguido la Central alemana desde la fecha de su fundación hasta 1919.

Año	Adherentes
1891	277.659
1900	680.427
1910	2.017.298
1913	2.573.718
1917	1.106.657
1919	5.479.073

Por este cuadro se advierte que el progreso de la organización sindical alemana no sólo sufre una detención en 1917, sino también un notable retroceso. Corresponde al período del gran conflicto europeo, a raíz del cual la organización alemana vió disminuir enormemente sus efectivos. Alemania fué posiblemente el país donde más se hicieron sentir los efectos de la guerra sobre la organización sindical. Con todo, las cifras del año 1917 son las más elevadas de ese período y ellas marcan un crecimiento sensible, que se acentúa en 1918, después de la revolución que motivó la caída del káiser. En 1918 el número de afiliados ya era de 3.801.000 miembros.

Si se tiene en cuenta que Alemania, después del tratado de Versalles, ha visto cercenado su territorio, el progreso que enuncia el total de afiliados en 1919 con relación al año 1913 es mucho más visible. Pues hay que considerar que en los 2.573.718 miembros agrupados de 1913 se hallaban comprendidos también los de los territorios que ya hoy no están dentro de los límites geográficos del ex imperio.

Como se sabe, el movimiento obrero alemán está fuertemente centralizado. No obstante, entre las distintas federaciones que constituyen la Unión se advierten diferencias muy importantes. Algunas agrupan un número considerable de miembros, mientras otras, por el contrario, alcanzan a efectivos verdaderamente ínfimos. Por ejemplo: la Federación de los obreros xilógrafos cuenta apenas 166 miembros y la de los metalúrgicos alcanza a 1.301.536 miembros.

Las doce federaciones más importantes, después de esta última, son las siguientes: Obreros de fábrica (término medio del año 1919), 477.251 miembros; mineros, 396.950; obreros de transportes, 393.803; de la construcción, 329.165; de la industria textil, 308.705; trabajadores en madera, 284.940; agrícolas, 265.862; ferroviarios, 222.662; obreros municipales, 201.662; empleados, 196.957; sastres, 144.555.

En Alemania, como en los otros países, una de las características del movimiento sindical durante el reciente período ha sido el desarrollo considerable de la organización femenina. En el curso de los últimos diez años su progresión ha sido la siguiente:

Año	Obreras organizadas
1910	161.512
1913	230.347
1917	268.614
1919	1.192.767

Los datos del año 1920, que, como decimos más arriba, no han sido oficializados todavía, atribuyen a la organización femenina 1.700.000 afiliadas.

Las federaciones donde se registraba mayor número de obreras organizadas en 1919 eran las siguientes: de la industria textil, 204.982; la metalurgia, 191.904; obreros de fábrica, 146.753; empleados, 107.796.

Después de haber señalado las cifras relativas a la Unión Sindical General, corresponde que señalemos el lugar que ocupa esta central en el conjunto de las organizaciones profesionales de los trabajadores alemanes.

Es sabido que el movimiento obrero de este país no está unificado. Al lado de los sindicatos libres, con tendencias socialistas, de los cuales acabamos de ocuparnos, existen otras organizaciones con otro carácter, político o religioso.

Los sindicatos Hirsch Dunker (liberales) y los sindicatos cristianos son las dos principales organizaciones disidentes. Las que le siguen tienen menos importancia, aun las "localistas" (que se distinguen por su tendencia anarquista). Según se afirma, éstas agrupan a 150.000 miembros, pero parece que esta cifra marca el doble del número exacto de sus adherentes. Existen, además organizaciones aisladas, las cuales

agrupaban en 1918 a 215.000 obreros, en cifras redondas.

Todas estas organizaciones han aprovechado del crecimiento que ha experimentado en general el movimiento sindical. Pero para todas ha sido este crecimiento — aun considerada en su proporción — más débil que para los sindicatos libres.

En 1919, por ejemplo, las organizaciones Hirsch-Dunker agrupaban en 14 federaciones 189.831 miembros contra 113.792 en 1918. De aquella suma sólo 18.086 correspondían al sexo femenino.

En la misma época, los sindicatos cristianos contaban 25 federaciones, con un total de 858.283 miembros, de los cuales 160.024 eran mujeres. Esta misma organización contaba en 1918 con 392.914 afiliados.

Advertimos que estas cifras indican el término medio de cada año. Se puede, por tanto, establecer el siguiente cuadro:

	1918	1919	Aumento
Sindicatos Libres	1.664.991	5.479.073	3.814.082
Hirsch-Dunker	113.792	189.831	76.039
Cristianos	392.914	858.283	463.369
Totales	2.171.697	6.527.187	4.355.490

Se ve, pues, que el aumento, aun relativo, ha sido favorable, sobre todo a la Central Obrera alemana.

Esta comprobación es muy interesante. Y todavía será necesario agregar que la fuerza de la Unión General Sindical se encuentra considerablemente aumentada, si se considera que la Federación de los empleados técnicos, designada por abreviación "Afa", no obstante ser una organización independiente, coopera estrechamente con aquélla. Actualmente la "Afa" agrupa, en cifras redondas, un millón de miembros.

Movimiento e Informes Seccionales

RIO CUARTO

PROCEDIMIENTOS ABUSIVOS

Las Higueras. — El jefe de esta estación, señor E. Glover, parece que quisiera retrotraer a la vida ferroviaria las viejas y arbitrarias prácticas abolidas ya por la fuerza de la organización de los trabajadores conscientes, pero que, bajo ningún concepto, hemos de permitir que un jefecillo cualquiera venga a restaurarlas.

En los momentos actuales es un absurdo exigir a obreros o empleados la realización de trabajos que no están encuadrados dentro de las prescripciones dispositivas, que determinan obligaciones y derechos, de los cuales todos tenemos plena conciencia — por cuanto ello equivale a la provocación deliberada de conflictos injustificfiados, casi siempre inspirados por futilezas de índole puramente personal.

Por esta razón creemos que el mencionado jefe, dada su decrepitud, ha perdido el buen sentido de la realidad. Sin embargo, que conste que estamos dispuestos y en condiciones de exigir el respeto que como hombres merecen los trabajadores del riel.

Concretemos: El 24 de marzo, después de cumplir sus horas de servicio reglamentarias, el veterano servidor de los tiburones del riel "ordena" al auxiliar Giudici que tomara servicio nuevamente al día siguiente a las 6.30 horas, recibiendo como respuesta la negativa, puesto que el diagrama le indica que debe hacerlo a las 9 horas.

Pero, a pesar de las terminantes e intergiversables disposiciones vigentes, este buen inglés, continuando sus ilógicas y torpes exigencias, a las 6.35 se presenta en el vagón que constituye el domicilio del auxiliar, y golpeando bruscamente la puerta con un tremendo garrote, lo increpa duramente, declarándolo suspendido por "desobedecer sus órdenes".

Inútilmente el compañero Giudici protestó telegráficamente a la superintendencia de Córdoba; ésta hizo oídos de mercader, subsistiendo la suspensión hasta que el inspector de tráfico seccional recogió informes y comprobó la injusticia.

Según tenemos entendido, le costó ingentes esfuerzos al señor Tyler para hacerle comprender a su connacional el error cometido. Pero esto no es todo. En Las Higueras las obligaciones del cambista son múltiples. Aparte del pintoresco denominativo creado por la empresa — "peón cambista" — es también peón para el servicio doméstico en general del señor jefe, sin responsabilizarse absolutamente por los daños que este compañero pudiera sufrir en el desempeño de funciones ajenas al servicio ferroviario.

Tan es verdad esto, que días pasados rompiendo leña el cambista Fernández, un trozo de la misma le produjo una herida en la boca, hecho que el cretino superior celebró con burlonas risotadas.

Desde entonces, Fernández, suficientemente aleccionado por la dura experiencia, se concreta al exclusivo cumplimiento de su deber como empleado ferroviario, haciendo abstracción de los quehaceres domésticos. Esta actitud, como es de suponer, despertó en la persona del jefe tal sentimiento de repulsión hacia Fernández, que, no pudiendo castigar en otra forma "semejante indisciplina", se satisface con difamar a la Confraternidad, diciendo que ella arruina al personal. Sin quererlo, confiesa, pues tiene la profunda e inequívoca convicción de que la Confraternidad con su inquebrantable acción creadora de nuevos valores sociales, terminará con los últimos resabios del amarillismo sistematizado.

Estación Luca. — La supertintencia de Córdoba, poniendo de relieve, una vez más, la perversa ingeniosidad que ha caracterizado todos sus actos, ha organizado un servicio especial de auxiliar para las estaciones Luca y Arroyo Cabral, utilizando un solo empleado con el irrisorio y vergonzoso sueldo de 90.26 pesos.

Según los informes que nos suministra el compañero Ramón Peralta y como tampoco escapará a la inteligencia de nadie, este novel y por demás cómodo servicio le perjudica lamentablemente en sus insignificantes intereses de asalariado, por cuanto y como consecuencia del cambio de horario de los citados trenes, se ve forzado a pagar pensión en ambas partes, es decir, 55 pesos en Luca y 45 en Arroyo Cabral mensualmente, arrojando un défificit de 10 pesos por mes, sin incluír otros gastos indispensables inherentes a su conservación personal.

La superintendencia de Córdoba, consecuente siempre con su tradicional inicua desconsideración hacia el personal bajo su dependencia, a la reclamación del compañero tan vilmente explotado ha contestado con astutas evasivas, sin asignarle el viático que tan humanamente le corresponde y reembolsarle las erogaciones extraordinarias que hiciera el compañero Peralta de su peculio particular.

En este sentido, ha planteado el asunto la sección, esperándose que de un momento a otro se resuelva favorablemente, pues en caso contrario se ordenará la suspensión del servicio en Arroyo Cabral, hasta que la superioridad proceda con más seriedad y justicia.

Río Cuarto. — El relevante interno, A. Paoloni, que como los compañeros recordarán fué expulsado del seno de la sección por traidor a la causa, herido en su tonta y vanidosa prepotencia por el boicot moral puesto en práctica por gran parte del personal, pretende extralimitarse en sus facultades exigiendo de los peones de plataforma la ejecución de operaciones que exceden del poder de sus fuerzas físicas, para alegar luego mala voluntad o incompetencia de los mismos.

Este es el proverbial atenuante de estos insignificantes personajes, toda vez que el servicio sufre trastornos por su propia incuria o incapacidad, porque carecen de la integridad y el valor suficientes para asumir cualquier responsabilidad; y debemos decir, tributando un justo y merecido homenaje a la verdad, que "la rueda más inservible es la que siempre rechina", puesto que tales dificultades no ocurren en el turno de los otros auxiliares.

Terminaremos previniéndole que cambie de conducta, porque si aun no se ha preestablecido la época de la esquila de esquiroles de su clase, lo haremos en breve. — **Escalpelo.**

MENDOZA

ALGO INTERESANTE. — DE LA CURIOSIDAD SURGIO EL COMENTARIO

Obligado por una circunstancia especial y apremiante, me vi en la ineludible e imperiosa necesidad de rogar al dueño de una casa cercana la venia respectiva para penetrar al interior. El buen hombre, con esa amabilidad que caracteriza al criollo, no tuvo reparos en acceder gustoso al pedido que le hiciera.

Ya en el lugar, ¡cuál no sería mi sorpresa al observar que de un grueso clavo colgaba, en apreciable cantidad, "El Ferroviario", órgano de la famosa Asociación Ferroviaria Nacional, y que sin dudas estaba destinado a ocuparse en calidad de papel higiénico. Impulsado, más por curiosidad que por devoción, arranqué tres números que resultaron ser distintos, uno de los cuales utilicé en ese preciso instante y los restantes me los guardé a la espera de mejor oportunidad para... leerlos.

¿Qué pueden escribir mis colegas los mercaderes del riel que a mí pueda interesarme? Veamos: ahora no ya en el interior de la casa que por breves momentos me diera hospitalidad, sino en el silencio augusto de mi cuarto, inicié la lectura de los pasquines substraídos, y quiero significaros lo que en ellos encontré; me permitiréis os lo explique, pues concibo que vosotros jamás los leéis.

Es fácil suponerse el concepto que de estas cosas uno puede formarse; ya me había sugerido la idea, y en consecuencia así me la había tragado, de que todo su programa y literatura la emplearían primero, unas loas a su "asociación" que sentarían excelentemente, y segundo, atacar enérgica y despiadadamente a su irreconciliable adversaria La Confraternidad. Pero me equivoqué de medio a medio; entre sorprendido y alarmado, contemplo con profundísima extrañera que no existe tal hipótesis; empero, una columna tras otra, una página, dos, tres y todo el espacio donde la linotipo puede introducirse, lo dedican sólo y exclusivamente a atacar al señor ministro de obras públicas de la nación, doctor Pablo Torello, calificándolo de "incapaz", "mala fe", y amenazándolo con "hemos de defendernos sin omitir sacrifificio", etc., etc. (No. 114, pág. 5).

¿A qué se debe todo esto? Es fácil advertirlo. Los señores de la Asociación han sostenido una lucha constante y titánica, no sólo con el funcionario aludido, sino con el mismo señor presidente de la república, esforzándose en demostrarles que representan a los ferroviarios; en consecuencia, pedían se les admitiese sus delegados para discutir el escalafón. Pero todo ha sido inútil; seguramente, al ir a comprobar esa autoridad la fuerza organizada que invocaban, han encontrado que no representa ni la carbonilla que arrojan de las máquinas.

A fin de darles cabida a los amarillos, al día siguiente aparece un decreto suplementario designando nuevos delegados y todos eran de la Confraternidad. Es lógico que así ocurriera, si no existen, soy yo el único que los quiere reconocer, a base de este pasquín que tengo a la vista, editado por ellos, al amparo de una mano oculta, cuyo origen nosotros no ignoramos. Además, el color contribuye mucho al éxito, y en esta emergencia han dejado traslucir demasiado la palidez de su semblante.

Protestan por "las relaciones tan íntimas del doctor Torello con los dirigentes de la Confraternidad, los recibe a toda hora y en cualquier lugar". De ser exacta esta afirmación, el señor ministro cumple con su deber de buen funcionario, y ruego no dar una interpretación torcida a mis palabras; no pretendo defender a nadie; son cosas que no me incumben; sólo aspiro a demostrar y sostener que nuestra entidad es fuerte, sólida; que la Confraternidad es la fiel representación de los obreros del riel, reconocida y respetada por todo el mundo, y por ello se nos atiende.

En cuanto a la Asociación, no le queda otro recurso que aceptar con santa resignación el "de profundis" que se le entona del uno al otro extremo de la república. — **Corresponsal improvisado.**

BASAVILBASO

¡ATROPELLOS POLICIACOS—VARIAS

Los obreros de esta localidad vienen siendo víctimas de atropellos injustificables por parte de los sabuesos policíacos.

Las citaciones, amenazas y detenciones de honestos trabajadores están a la orden del día.

Se está haciendo poco menos que imposible el tránsito de trabajadores organizados a determinadas horas de la noche, pues es exponerse a sufrir algún atentado de parte de las hordas policiales. Sin embargo, a elementos de la liga patriotera no se les molesta en lo más mínimo y se les permite la ostentación de sendos puñales en la cintura.

Tal es en realidad lo que pasa en Basavilbaso.

A todo esto debe agregarse el brutal atropello de que fué víctima nuestro camarada Martín Correa, capataz del depósito de combustimble de la empresa, en la noche del 15 de marzo.

En circunstancias que este camarada se dirigía a su domicilio le fué interceptado el paso por una patrulla de milicos, que a la voz de ¡párese!, como si se tratara de algún vulgar delincuente, la emprendieron de inmediato a balazos con el camarada Correa.

De resultas de este criminal atropello, el camarada Correa resultó herido de un balazo en el lado izquierdo de la cara.

El camarada Correa, al repeler la agresión de los policías, hirió de un balazo en una pierna a uno de sus agresores; éstos, al ver caer a uno de sus colegas, pusieron pies en polvorosa. Justo es dejar constancia de que no obstante haberse denunciado en oportunidad otros abusos al señor ministro de gobierno, éste no ha intervenido, como debiera, para cortar de una vez por todas este estado de cosas, que a no mediar la intervención de las autoridades que correspondan, puede tornarse más grave aun. Denunciamos este caso a la vindicta pública, y desde las columnas de nuestro defensor EL OBRERO FERROVIARIO dejamos constancia de nuestra voz de protesta ante hechos de esta naturaleza.

Transcribimos a continuación el telegrama de protesta enviado al presidente de la república, a raíz del atropello policial de que fué víctima el obrero Correa. Dice así:

"Dr. Hipólito Irigoyen. — Casa de gobierno. — Bs. Aires. — Nuestra más enérgica protesta atentado perpetrado al obrero pacífico Martín Correa por policías bravas locales. — (Firmado): **Quiroga, Capelletti.**"

HOMENAJE

En la asamblea general efectuada por los afiliados de Talleres y Tráfico el día 12 de marzo de 1921, a moción del camarada C. Leiva, la asamblea se puso de pie en homenaje al malogrado camarada Carlos Gallini, muerto trágicamente en el cumplimiento de su deber y en circunstancias de todos conocidas.

ADVERTENCIA A LOS ASOCIADOS

Se advierte a los asociados que cuando por razones de servicio sean trasladados a otra sección, se sirvan pasar aviso a la secretaría, o ya sea por intermedio de los delegados cobradores, a fin de evitar dificultades en la cobranza, y hacer los traspasos correspondientes en los carnets. — **Corresponsal.**

LINCH

EXPULSION DE UN MAL SOCIO

Como el ex camarada **Alfredo Rojas**, no contento con que se le haya aplicado el artículo 14, incisos h) e i) de nuestros estatutos, anda propalando noticias falsas voy a dejar las cosas en su lugar, aclarando varios puntos que muchos compañeros desconocen.

El citado señor se hizo acreedor a la aplicación del artículo 14 por los siguientes motivos: El día 17 de febrero este guarda tomó servicio a las 24 debiendo salir con tren 65 como ayudante, al llegar a Estación Empalme se le ordenó de la oficina de movimiento debía tomar tren 50 quedado allí por haber plantado el personal de máquinas conjuntamente con el guarda por horas de servicio cumplidas.

Como en dicha estación no se contaba con personal de máquinas hasta las 9.40, el citado tren salió de Empalme recién a las 11.30, faltándole al guarda Rojas media hora para terminar su servicio, al salir manifestó éste al auxiliar de servicio que en cuanto se le cumpliesen las horas plantaría el tren, cosa que no lo hizo, trayéndolo a destino con más de quince horas de servicio.

Como esta actitud fuese censurada por varios camaradas y ratificada por el personal adipto a la empresa, este señor se envalentonó en tal forma (por las demostraciones de aprecio de estos últimos) que no tuvo reparos en atacar públicamente a la organización calumniando a los que militan al frente de ella.

En vista de lo que antecede, se le citó para una asamblea a la cual no concurrió, en cambio envió una carta diciendo que no podía concurrir por presentársele un inconveniente inesperado, pero que lo haría a la próxima reunión. No quiero entrar a discutir si decía o no la verdad, pero sí puedo asegurar que lo han visto varios camaradas el día en que se efectuó la asamblea que el citado señor andaba de "garufa corrida" por diversos boliches de la localidad.

Como la carta por él enviada llegó demasiado tarde la asamblea acordó — en vista de lo expuesto anteriormente— su expulsión del seno del Sindicato.

Habiendo llegado a oídos de él lo resuelto por ésta, desatóse en improperios y denuestros de toda clase y calibre. Si este hombre hubiera leído con detenimiento nuestros estatutos, hubiera llegado a evidenciar que las expulsiones recién se sancionan en la siguiente asamblea, una vez que los ánimos han recobrado su tranquilidad y no obran precipitadamente ofuscados por el acaloramiento.

Ahora, aclarada las cosas, llamo la atención de los camaradas para que sepan con qué clase de sujeto tratan. — **Corresponsal.**

TRENQUE LAUQUEN

PROGRESO DE LA SECCION

Una de las tantas secciones que resurgen es la de Trenque Lauquen, y aparece en el escenario de la lucha sindical para, sin tasar sacrificios, cooperar y alentar a los hermanos de trabajo, dignificándonos ante nuestra organización y glorificarla con los éxitos de nuestra lucha.

Decimos que resurge, porque despierta del letargo del "autonomismo", a que la llevaron criterios tal vez bien definidos, abordando una era de acción insensata, cuyo fruto fué la desorganización.

Hoy vuelve a formar en las filas compactas donde militan todos los trabajadores del riel, comprendiendo que aunando esfuerzos se vigorizan las instituciones gremiales y se llega al éxito de lo que constituyen los justos anhelos del obrero del riel.

Los primeros pasos dados en pro de la organización tropezaron con el elemento amarillo (que abundaba), pero los heroicos compañeros no se amedrentaron ante este inconveniente: intensificaron su campaña, abrieron las puertas del local para todo el mundo, y la sana prédica convenció muy pronto a los que ignoradamente estaban aportando su óbolo a la mal llamada Asociación F. Nacional.

Es así cómo esta sección se formó, vigorizando sus filas con el casi espontáneo ingreso de la mayoría de los obreros de ésta, Tráfico, Talleres y V. y Obras. Es digna de mencionar la actitud de los obreros de Salliqueló, Tres Lomas, M. Quinto, Toay y otras muchas estaciones, que se apresuraron a solicitar su ingreso a la Confraternidad Ferroviaria, dando con esto una prueba espontánea del entusiasmo que despertó la reorganización de la sección.

INAUGURACION DE UN NUEVO LOCAL Y ANEXO BIBLIOTECA "LUZ DEL RIEL"

El 28 del corriente fué inaugurado el nuevo local, debidamente amueblado y su anexo la biblioteca "Luz del Riel", la que cuenta con más de 300 volúmenes y está a cargo de una comisión de activos e inteligentes compañeros, los que sin escatimar sacrificios la elevarán al nivel de que es digna nuestra organización.

UN TRAIDOR DE NUESTRA ORGANIZACION

Por unanimidad, en la asamblea ordinaria del 15 del corriente fué expulsado el ex compañero guardacarga Luis Introna, por haberse podido comprobar varios actos de servilismo y ser un perfecto alcahuete del jefe seccional. Todos los compañeros recibieron con agrado la expulsión de este reptil.

Compañeros: es necesario que a este canalla se le haga conocer la fuerza de nuestra organización aplicándole el correctivo que es merecedor. Despreciadlo, alejaos de ese ruin y falso, indigno de nuestro aprecio. — **Corresponsal.**

RIO SEGUNDO

NUEVA COMISION ADMINISTRATIVA

En la última asamblea efectuada por esta sección se procedió a la renovación de la comisión administrativa de la misma, la que quedó compuesta por los siguientes camaradas:

Secretario general, José Curto (reelecto); pro, Tomás Loyola; de actas, José Gasparini; tesorero, Juan González; contador, P. Vergara; corresponsal, Agapito García; cobradores: José Acosta, Antonio Salcedo, José Gasparini, R. Segura y Juan Villalba. — **Corresponsal.**

LOS ARBOLES

UN JEFE MOREIRA

El jefe relevante, llamado Argüello, días ha demostró su "valentía" con la guardavías, compañera Emilia de Videla. Llamó a ésta a su oficina, y por la sencilla razón de que ella no comprendió sus palabrotas, se enfureció de tal forma que comenzó a pegarle, amén de insultarla hasta el cansancio.

Valentías como ésta son las que llevan a cabo los degenerados como Argüello.

Es bueno que los camaradas de ésta tomen nota de este hecho a fin de que den el trato que se merece este "moreira" de arrabal. — **Corresponsal.**

FORMOSA

HERMOSO TRIUNFO

Los compañeros de la sección Formosa han conquistado un nuevo triunfo sobre la terca superioridad de los ferrocarriles del Estado que, siguiendo en su tren de injjusticias, pretendía obligar a los compañeros peones de cuadrilla a reemplazar a los cargadores de leña de los vapores que se encontraban en huelga.

Desde el primer momento, los camaradas peones de cuadrilla se negaron a efectuar ese trabajo; en primer término, por no traicionar a los obreros en huelga, y en segundo lugar, porque sería obra de insensatos ir a cargar los vapores por el mísero jornal de $ 2.50 por día que perciben los peones de V. y O.

Así, pues, se produjo el conflicto, siendo inútiles todas las gestiones de arreglo iniciadas por nuestra sección ante la gerencia, causa por la cual se declaró la huelga que a las pocas horas de iniciada dió el triunfo más ruidoso a los camaradas.

Estos actos, es de esperar sirvan de lección a la terca superioridad que no titubea en provocar conflictos con los obreros para satisfacer bajos caprichos. — **Corresponsal.**

ROSARIO (R. P. B.)

A LOS EMPLEADOS DE ADMINISTRACION

Esta subsección, teniendo en cuenta que los empleados de administración son los más explotados y vejados por los capitalistas del riel, y que su alejamiento de la organización lejos de beneficiarlos los perjudica grandemente, ha resuelto llamarlos a sus filas con el fin de que puedan, conjuntamente con el resto de los trabajadores ferroviarios, contribuir al mejoramiento de su situación económica y social.

Consideramos que ha llegado el momento de que los compañeros empleados se den cuenta de la situación de inferioridad en que ellos mismos se colocaron permaneciendo al margen de nuestras luchas, y acudan presurosos a nuestro lado a laborar su propio bienestar y a conquistar el respeto de los hermanos de clase que entregan todas sus energías e inteligencia a la emancipación obrera.

Los trabajadores organizados, desde nuestras filas os esperamos ansiosos de estrecharos en el fraternal abrazo que debe unir a todos los explotados para poder poner fin a la inicua explotación de que nos hace víctima la clase capitalista.

¡A decidirse, camaradas, pues la indecisión en estos momentos es signo de cobardía!

¡Que cada empleado de oficina sea un digno compañero nuestro y un valiente soldado de la Confraternidad Ferroviaria, que es el instrumento de liberación de los explotados del capitalismo del riel!

FALLECIMIENTO LAMENTADO

A la avanzada edad de 74 años, el día 5 de abril dejó de existir el que en vida fuera nuestro querido y aguerrido compañero Ricardo Gutiérrez.

Nuestro sincero pésame a su familia. —**La Comisión.**

ROSARIO (C. A.)

NOTA DE AGRADECIMIENTO

El subscripto, se permite dejar expresa constancia de su agradecimiento hacia los compañeros de la sección Rosario, Tráfico, de la Confraternidad Ferroviaria, por su reincorporación al servicio de la empresa, del que estaba separado por caprichos de la misma, desde marzo de 1920.

Es necesario hacer notar que mi readmisión se produjo por imposición de nuestra organización, pues las gestiones que se venían realizando fracasaron todas ante la pertinaz intransigencia de la superioridad de este ferrocarril.

Este hecho, que demuestra el espíritu solidario de que están poseídos los camaradas que militan en las compactas filas de la Confraternidad Ferroviaria quedará latente en mí, obligándome, naturalmente, por un deber de reciprocidad en la noble causa que persigue nuestra invicta organización. — **Teófilo Lipores.**

N. de R. — La falta de espacio, y, por otra parte, por no considerar de urgencia la publicación de esta nota, lo hacemos ahora, habiéndola remitido su autor para números anteriores.

INGENIERO WHITE

ADVERTENCIA A UN CHARLATAN

Advertimos al sujeto que se hace llamar **Miguel Riveros** (pesador de vagones), que si no cesa en su manía de charlar contra de nuestra organización, nos veremos obligados a darle el correctivo que se merece.

Todo el mundo sabe en esta sección que es un carnero reincidente, causa por la cual no se le admite en nuestras filas, donde sólo militan hombres conscientes de su misión. De manera que sus charlas además de ser inútiles a sus fines pueden traerle consecuencias desagradables. — **Corresponsal.**

25 DE MAYO

NECROLOGIA

Después de una larga enfermedad dejó de existir nuestro querido compañero Juan Pitili.

La desaparición de este camarada ha producido hondo sentimiento de pesar en nuestras filas, en las cuales el extinto fué un activo militante.

Nuestro sincero pésame a su familia. —**Corresponsal.**

NECOCHEA

RESUMEN DEL BALANCE

Saldo de 1920	$ 479.15
Entradas: Enero, febrero y marzo	„ 232.80
Total	$ 711.95
Salidas por igual período . .	$ 202.50
Saldo que pasa a abril de 1921	$ 509.45

Corresponsal.

TUCUMAN (C. C.)

LOS PARASITOS EN LA ORGANIZACION — A LOS INDIFERENTES

Compañeros:

Cumpliendo con un deber de obrero organizado y deseando ver a la clase productora en el lugar que le corresponde, hago un llamado a los asociados, pidiéndoles pongan todo su empeño en librarse de esa despreocupación con que miran nuestras asambleas, siendo que es ahí donde los trabajadores se capacitan para defender sus derechos, hasta hoy usurpados por los capitalistas y sus lacayos, y que seguirán haciéndolo mientras exista una clase asalariada despreocupada e ignorante. Es doloroso, es triste para un obrero que piensa, oir todos los días la contestación que dan muchísimos asociados al reprochárseles su inasistencia al local social, contestar así a manera de defensa: ¿Cómo es que Fulano no concurre y no le dicen nada? Y yo ahora a todos juntos les contesto: ¿por qué son tan amigos de imitar a los indiferentes y a los que ni la miseria de sus esposas e hijos los conmueve? ¿Por qué no imitan a los hombres que trabajan y se sacrifican por la organización, en beneficio de todos?

Cuando así lo hagan, se habrá llegado a subsanar una de las faltas que tiene la organización gremial, por culpa de una parte de sus asociados.

Comprendo, compañeros, que mis palabras son duras, pero que encierran grandes verdades.

¡A corregirse, pues!

A. FASSORA.

GENERAL PICO

NECROLOGICA

Víctima de un fatal accidente, ha caído para no levantarse más él que en vida fuera nuestro queridísimo compañero Indalecio Rodríguez.

La desaparición de este noble compañero ha causado en nuestras filas hondo sentimiento de dolor, pues el extinto fué uno de los mejores, de los más valientes y leales soldados de nuestra organización, razón por la cual habíase captado la simpatía de todos los compañeros.

¡Paz en su tumba!

Con objeto de evitar que la miseria se enseñoree en el hogar del querido desaparecido, esta sección ha iniciado una suscripción, en la cual es de esperar contribuyan todos los buenos compañeros. — **Corresponsal.**

MAZA

¡LOS JEFES!

Hay ciertos jefecillos de estación empeñados en provocar al personal con sus bravuconadas de parásitos, como si con ese procedimiento, que tan poco les honra, se enriquecieran ellos o les reportara algún beneficio a la empresa a quien sirven incondicionalmente, los cuales, en su afán de servilismo (más de lo que las empresas les exigen), llegan a ser ridículos a la vista de cualquiera medianamente sensato. El que nos ocupa es el jefe de la estación Maza (F. C. P.), de quien citaremos lo siguiente:

Hace días, los compañeros cambistas de la citada estación, habiendo cumplido el ciclo máximo en servicio nocturno, decidieron cambiar turno y lo llevaron a la práctica, sin perjudicar, naturalmente, el servicio; nada más justo y razonable; pero he aquí que no lo entiende así el jefe de marras, acostumbrado como está a hacer cambiar los turnos cuando a él se le viene en ganas, perjudicando así al personal; no le sentó bien que los cambistas procedieran así sin "orden" suya; y en momentos en que la plataforma de la estación se encontraba repleta de público que esperaba un tren de pasajeros, se enfurece y se desata en gritos, insultando y provocando en todas formas a los compañeros mencionados, los cuales no se encontraban en la plataforma por lo cual rebuznaba a gusto, agregando que ya llegaría el invierno, y entonces él los iba a arreglar y a cambiar los turnos.

Pobrecito... Parece ignorar que el invierno llega para todos y que al que pille sin buenos abrigos corre el riesgo de helarse. Pero lo que más llama la atención es el lenguaje usado, que en boca de todo un señor "jefe" nos parece que deja mucho que desear.

Por otra parte, no vemos obligados a hacerle saber que su deber es amonestar al personal cuando se lo merece, lo cual aceptamos; pero no que se nos insulte públicamente, pues es bueno que vaya sabiendo que también somos hombres, y que de hombre a hombre no es el que más grita el más guapo. Y bueno es también que sepa este tipejo que el respeto y disciplina no se mantienen a gritos e insultos, sino en forma muy distinta; sólo los ineptos, los incapacitados, los de escaso entendimiento pueden creer que a fuerza de gritos se consigue todo; quien así procede, revela lo que es.

Nos agradaría, señor jefe, que tomara algunas lecciones de moral y cultura, por el bien y la tranquilidad de todos. Se lo recomiendan sus

Empleados.

CERES

DESVIRTUANDO RUMORES

Consideramos necesario poner en conocimiento de los camaradas que los rumores que circulaban en contra de nuestra comisión administrativa fueron originados por un error de interpretación, causa por la cual, al haberse aclarado, ha vuelto a reinar la armonía más perfecta entre todos los camaradas organizados. — **Corresponsal.**

MERCEDES (F. C. P.)

DOS INDIVIDUOS SERVILES

Hay individuos aun que creen que sólo pueden progresar en el trabajo valiéndose de medios rastreros y perjudicando a sus compañeros de labor.

Entre éstos está el cambista J. Alimena, que en su afán de ascensos, ha renunciado de nuestra organización, ingresando a la moribunda Asociación F. Nacional, en la creencia de que por estos medios lograría sus fines.

Su émulo, J. Góndola, auxiliar de la estación Lucre, también renegó de nuestra organización, porque así se lo mandó la señora del jefe, a quien le hace la limpieza.

A este sujeto lo recomendamos a los camaradas de La Paternal, adonde fué trasladado.

ACLARACION

Hacemos presente que el resumen de balance publicado últimamente en EL OBRERO FERROVIARIO, corresponde a esta sección, del F. C. P. — **Corresponsal.**

BUENOS AIRES OESTE

NUEVA C. ADMINISTRATIVA

Esta sección, en su última asamblea, designó su nueva comisión administrativa, la que quedó compuesta en la siguiente forma: Secretario, G. Rivela; pro, Rosendo Palacios; de actas, José Durand; tesorero, H. Monticelli; pro, J. Marino; vocales: H. Giménez, N. Gioia, J. Rueda y F. Viña; contador, M. Fernández.

—La correspondencia para la sección debe ser dirigida a nombre del secretario, Victoria 2745. — **Corresponsal.**

AYACUCHO

RESOLUCION DE ASAMBLEA MIXTA

Los sindicatos adheridos a la Confraternidad Ferroviaria, sección Ayacucho, en asamblea mixta celebrada en fecha 4 de abril, acordaron por unanimidad declarar su repudio por los movimientos aislados, al margen de los estatutos; censurar los propósitos separatistas de las secciones que se declaran autónomas desconociendo a la junta central y comités centrales de los sindicatos y manifestar públicamente su desagrado por la obra confusionista que realizan algunas secciones que envían circulares con el sello social, produciendo la desorientación en las filas sindicales, que sólo tienen la virtud de entorpecer la buena marcha de la organización. — **E. Díaz**, secretario de la comisión mixta.

BRAGADO

FRANCO PROGRESO DE LA SECCION

Los ferroviarios de esta localidad que en otrora, juntamente con los de Mechita, caracterizáronse por su espíritu batallador y combativo, vuelven, después de un largo período de inercia y postración a ocupar el puesto de honor que les corresponde en la gran obra de organización y capacitación que tan tesonera e inteligentemente realiza la Confraternidad Ferroviaria.

Un núcleo de compañeros, animosos y bien intencionados, dióse a la tarea, nada fácil por cierto, dado el pesimismo ambiente, de levantar aquí un baluarte más de nuestra organización.

Los esfuerzos en tal sentido realizados no han sido estériles. Cuenta ya esta sección con más de 120 afiliados, cantidad que esperamos ver duplicada dentro de muy breve tiempo. Está demas decir que el porque nuestro sindicato aumenta sus efectivos: la tristemente célebre A. F. N., que para mal nuestro habíase enseñoreado en la voluntad de no pocos camaradas, ve disminuir sensiblemente los suyos al extremo que hoy sólo quedan en ella un "buen señor" que hace como si fuera jefe de Mecha, y una media docena de acólitos incondiciones.

En fin, todo hace presumir que pronto, esta sección será lo que siempre debió ser: una de las más sólidas e inexpunables fortalezas de la Confraternidad Ferroviaria. — **Corresponsal.**

BUENOS AIRES SUD

UN JEFE PELIGROSO — PROGRESO DE LA ORGANIZACION

Es archisabido que en cualquier parte donde existe un Sindicato, cualquier malestar que se note en sus filas se le atribuye inmediatamente a una propaganda de los que se hallan a su frente y a los cuales la clase burguesa ha dado en llamar "agitadores profesionales".

Sin embargo, no dejo de ser una fórmula muy cómoda para huir por la tangente. Estamos cansados de saber que los verdaderos promotores de disturbios son, en la mayor parte de los casos, personas ajenas a la organización sindical y tan solo interesadas en destruírla, procedimiento un tanto hábil para la procura de un galoncito más, muchas veces, tal vez, prometido.

Esto es en síntesis lo que está ocurriendo en este ferrocarril, pero, como todo principio, donde más se hace sentir la fobia contra los componentes de la Confraternidad, es, sin duda alguna, en la repartición de Tracción Sección Kilometraje, oficina cuyo jefe inmediato es un tal "A. Martinelli" digno ejemplar de los resabios del progreso.

Hace aproximadamente dos meses éste "empleado" no pudo menos que poner en juego toda su influencia, con el fin de que nuestro delegado en esa oficina fuera trasladado a una estación de afuera.

Otro compañero nuestro, Ferreni, fué emplazado para que se procurara trabajo en otra parte, dándosele el tiempo que prescribe la ley respectiva, pero resulta, que antes de fenecer el plazo acordado, el 12 de Febrero fué destituído. La excusa, para salvar tal procedimiento, fué, de que el mencionado camarada había faltado un día. En realidad esa falta existió, pero previamente le fué solicitado a Martinelli, repetidas veces el permiso necesario, el que fué negado por repetidas veces. Se explica esa inasistencia, por cuanto ya sabemos que Terreni tenía treinta días para buscarse trabajo y ésto no le hubiera sido posible hallándose en la oficina.

Terreni era federado, por eso Martinelli negaba un permiso lógico y justo.

Ahora bien, como esta clase de hombres son cobardes en sumo grado, siempre tienen la precaución de rodearse de un elemento inservible. Hay un empleado que cuenta con tres años de empresa, Tofanelli, le ha nombrado encargado de la oficina dándole al mismo tiempo todas las atribuciones necesarias para continuar la campaña contra nuestros camaradas.

El aspecto deplorable de este empleado obligó a que varios compañeros elevaran una nota al Departamento Nacional de Higiene solicitando se le practicara una revisación, pues presenta todos los síntomas de los tuberculosos, esta solicitud no fué atendida o por mejor decir, no sabemos si Martinelli evitó la revisación pedida. Por su parte la comisión de este Sindicato tiene a estudio este caso, cuya gravedad no escapa a la mentalidad de nadie.

La oficina que mencionamos se halla ubicada en una ex cancha de pelota, Hornos 109, sea por esto o sea por que gérmenes contagiosos merodean por la atmósfera — ¿Tofanelli? — desde hace un año a esta parte son varios los camaradas declarados tuberculosos; Rocabert, Bellotti fallecido, Fontenla actualmente en Córdoba y otro cuyo diagnóstico no nos merece fe por haber sido extendido por el médico de la empresa.

A pesar de todo lo expuesto el sesudo jefe como si nada, todo eso no lo preocupa mayormente, no tiene importancia... su interés está en mantener esa especie de dictadura dentro de la oficina que mencionamos, con evidente perjuicio de los que llevan en uno de sus bolsillos el carnet federal. Decimos dictadura y nos ratificamos, ¿qué significa, sino, el hacer trabajar al personal durante quince días, horas extras y domingo de mañana, sin abonarles lo que con toda justicia les corresponde y so pena de que quien no acate será expulsado? ¿Qué significa esa persecución extremada a nuestros camaradas? ¿Qué significa, la declaración que se ha forzado a firmar a algunos empleados de ocho y más meses de antigüedad por la cual reconocen derecho a la empresa de que puede dejarlos cesantes cuando mejor le convenga? (nótese que quien tiene atribuciones para destituir es Martinelli)...

Nos hacemos un deber declarar que, respecto al camarada destituído esta sección no tomó cartas en el asunto a su pedido, pues, según propia declaración, prefería ir a cualquier parte antes de ver peligrar su salud en esa oficina, que a la fecha tiene bien ganada fama de infecto-contagiosa. Lo demás queda a nuestro estudio a objeto de resolverlo a la mayor brevedad.

Puede pues, el jefe Martinelli estar sin cuidado, siga provocando no mas, que muy pronto sabremos ponerle las peras a cuarto.

Vivimos una época muy preciosa para que así como así, dejemos pisotear nuestros derechos por cualquier reaccionario... Por más "Martinelli" que se apellide...

—Continúa el aumento de socios en esta sección. En una de las últimas asambleas realizadas, se aceptaron alrededor de cien fichas, lo que significa el gran interés que actualmente despierta la organización.

—Ha quedado definitivamente arreglada la cuestión de la caja de los Sindicatos de Tráfico y Tallrees, la fórmula aprobada tiene la virtud — aparte de dar absoluta independencia a ambas entidades — de poner a cubierto una suma respetable, la cual no podrá ser tocada, sin previa autorización de una asamblea general de los dos Sindicatos referidos.

—Las comisiones de estos, tienen proyectada una nueva forma de constitución de la biblioteca (comisión), con la cual estaría representado proporcionalmente el Sindicato de tracción.

—Por resolución de una asamblea, donde dígase de paso, se hizo gala de habilidad en el transcurso de la discusión, se aprobó la actitud de la J. C. en el conflicto del C. C. teniendo dicha resolución un artículo cuya letra transcribe: "En caso que los camaradas en huelga del C. C. volvieran a solicitar la intervención de la J. C., ésta preste toda la ayuda material necesaria".

—La última asamblea organizada por la Comisión Mixta, se realizó con la concurrencia de un nutrido número de componentes de los tres Sindicatos, en ella se aprobó la circular de la Junta No. 12.

El escalafón de guardas quedó pendiente para su oportunidad. Se hallaban presente los delegados de esta sección, como también el delegado de Junín. La representación de nuestro asociado Santos, fué largamente discutida, a raíz de ésta, se aprobó por unanimidad la siguientes moción, quedando así terminado este asunto. "La Sección Buenos Aires Sud en su asamblea mixta de la fecha, después de discutir la situación de uno de los delegados no elegido por asamblea resuelve:

Que para lo sucesivo, la sección Buenos Aires Sud no reconocerá ninguna designación que recaiga sobre uno de sus asociados y que no sea hecha por una asamblea general de cualquiera de los tres Sindicatos independiente o por una asamblea mixta.

Advertir a los asociados, por medio de la presente, que individual ni colectivamente deben aceptar ningún nombramiento que no emane, de acuerdo a lo estipulado más arriba, el que así no lo hiciere será conceptuado como elemento no grato para la organización".

—La Comisión Mixta viene realizando con éxito una serie de reuniones del personal, por especialidades, a objeto de propaganda e implantación de un serio boicot a los amarillos y reaccios. — **Corresponsal.**

LA BANDA

POSTERGACION DE UNA RIFA

Se comunica a los compañeros que tengan números de la rifa de una jardinera a beneficio de la "Cooperativa de Pan" que en vez de sortearse en la última jugada del mes de marzo ha sido postergada para la última jugada del mes de junio de 1921 de la lotería nacional.

Tratándose de cooperar para el sostenimiento de una gran obra que ha costado múltiples sacrificios para llevarla a la práctica, vemos con profundo desagrado la poca decisión de algunos compañeros. Por esta causa nos vemos obligados a postergarla.

Los que no tengan números y quieran contribuir en ayuda de esta institución pueden solicitarlos a la comisión de la "Cooperativa de Pan" en el local de los sondicatos de Tráfico y Talleres. — **Corresponsal.**

BARADERO

RENOVACION DE LA C. A.

En una de las últimas asambleas efectuadas por esta sección se procedió a la renovación de la C. A. de la misma, la que quedó compuesta por los siguientes camaradas: Secretario general, Pablo R. Veyla; de actas, Francisco D. Costa; tesorero, Juan Belli; revisores de cuentas: Fco. Poet y Amadeo Copello. Delegados: J. Morbelli, Santiago Podestá, A. Carballido, S. Cataldo, César Codega, S. Scola, José Scola y Antonio Ruggiero. — **Corresponsal.**

CHIVILCOY

DOS INSPECTORES QUE PERDIERON LA VERGUENZA

Hay entre los inspectores de trenes del F.C.O. dos humanos que obedecen al nombre de Santiago y Angel Tiscornia, el primero es de tipo ramboullet y, a decir verdad, da mal olor, pues se ocupa tanto uno como el otro de sacarle las fojas de los dormitorios al guardatren durante todo el recorrido para ir negociando las camas con el pasajero que las solicita..

Causa repugnancia ver cómo se arrastran estos dos sujetos tan crónicos, ante el pasajero para sacarle el dinero del bolsillo, con el cinismo más repugnante y asqueroso que pueda existir, pues claramente le dicen al pasajero que si quiere cama baja tiene que darle la propina que le corresponde al camarero a ellos, porque de lo contrario no hay cama baja.

Ahora bien; paso a citar unos de los casos concretos:

El día 22 de marzo por tren núm. 2 viajaban los señores Díaz y Olivares y por el pago de 10 pesos que el señor Díaz le entregó al inspector Santiago Tiscornia, éste le sacó al personal del comedor el compartimiento de 4 camas que ocupaban en el dormitorio 740 y se lo entregó a estos señores y a este personal les dió camas en el dormitorio 782 de Trenque Lauquen.

Siempre he sido enemigo de ocuparme de estos dos sinvergüenzas, pero me veo obligado a hacerlo público para que la superioridad del Oeste tome nota. — **Corresponsal.**

LUJAN

RESUMEN DEL BALANCE

A continuación damos el resumen del balance de esta sección, que comprende el movimiento de caja de la misma desde junio a diciembre de 1920:

Entradas	$	294.30
Salidas	"	162.15
Saldo a enero de 1921 . .	$	132.15

Luis Leonelli, tesorero; P. Borgnia, secretario general. — **Corresponsal.**

LAS FLORES

LLAMADO A LOS ASOCIADOS

La comisión administrativa de esta sección llama seriamente la atención a algunos camaradas que no concurren a nuestras asambleas a pesar de estar en la localidad y libres de servicio.

Es de hacer notar que sólo con abonar la cuota mensual, los compañeros no cumplen sus deberes de asociados. Es, pues, necesario que todos y cada uno de los asociados se esfuerce por cumplir con su deber.

DOS SUJETOS PELIGROSOS

En esta sección tenemos dos ajustadores que podemos considerarlos como los más inmorales y peligrosos enemigos de nuestra clase, de la cual ha renegado. Ellos son: **Francisco Rabadan y Luis Suárez**, serviles hasta el extremo de facilitar sus concubinas a los capataces, de los cuales, a veces, obtienen idéntico favor y algunos pases de primera para que se recreen con ellas en viajes de placer a B. Blanca.

¡Ojo, pues, trabajadores con tan inmorales sujetos. — **Corresponsal.**

CORONEL SUAREZ

REORGANIZACION — BALANCE

Desde su reorganización, meses ha, esta sección continúa progresando en forma sorprendente.

Todos aquellos camaradas que se encontraban retirados de nuestra organización, debido a la presión que sobre ellos ejercían ciertos empleados superiores, han vuelto a ocupar sus puestos en nuestras filas, llenos de entusiasmo y dispuestos a dedicar toda su actividad al engrandecimiento de la Confraternidad Ferroviaria.

Hasta aquellos que hasta hace poco militaban en la moribundo Asociación F. Nacional, han presentado su renuncia a esta institución, que a todos puede favorecer menos a los obreros, e ingresado a nuestra organización, única desde donde pueden los trabajadores ferroviarios mejorar sus condiciones de vida y defender con altivez sus derechos de clase.

—A fin de que los camaradas se enteren del estado financiero de nuestra sección, damos a continuación el resumen del último balance.

Helo aquí:

Saldo diciembre de 1920, $ 33.20; entradas enero, febrero y marzo 1921, $ 148.40. Total, $ 181.60. Salidas, pesos 137.40. Saldo a abril, $ 44.20. — **Corresponsal.**

JUSTO DARACT

CARTA ABIERTA A LOS ASOCIADOS

El que suscribe, secretario general del Sindicato de Tráfico de esta sección, se permite hacer un llamado a todos los compañeros federados que se encuentren atrasados con las cotizaciones, a fin de que se pongan al día para regularizar la situación económica de esta sección. Como verán, camaradas, por encontrarnos atrasados en la J. C. es que no se nos da representación en los momentos más delicados porque atraviesa el gremio. Pues esta sección no ha mandado delegado a la discusión de los escalafones. ¿A qué obedece? El poco interés que por la organización tenemos nos ha colocado en una situación ridícula ante las demás secciones, que saben valorar el mérito de la organización.

No olvidéis que somos nosotros los que tenemos que pagar los 527 pesos dejados por el ex socio **Miguel Villecco**, ya que no supimos vigilar su actuación sabremos pagar lo que él se gastó.

A los compañeros que no hayan retirado los nuevos carnets se les avisa que pasen por la secretaría a retirarlos; caso contrario, si vencidos los 90 días no los pidieran, perderán el derecho de socio de acuerdo al artículo 13 de los estatutos.

Esperando ver así satisfecha mi aspiración, le saluda cordialmente. — Por la sección, — **J. G. Escudero**, Secretario general.

CHACARITA

RESOLUCION DE ASAMBLEA ADVERTENCIA

Ponemos en conocimiento de todos los camaradas de esta sección, que en la asamblea efectuada el 27 del actual, se ha tomado la siguiente resolución:

Aprobar por unanimidad la circular núm. 2 pasada por la sección Basavilbaso en lo que respecta a contribuir con medio día de jornal para adquirir una imprenta propia para la publicación del periódico "Confraternidad Ferroviaria". Por lo tanto, esta comisión confeccionará planillas y las entregará a los camaradas delegados que actualmente efectúan el cobro de las cotizaciones, a los cuales deberán los camaradas entregar el medio jornal.

Otra. — Alvertimos a los camaradas que a pesar de que esta comisión en una nota publicada en "EL OBRERO FERROVIARIO, recriminaba la actitud de muchos de sus afiliados, con respecto a la inasistencia a las asambleas y a la falta de ánimo que se notaba en algunos compañeros, nota con desagrado que han hecho caso omiso de la mencionada nota y, por lo tanto, en una asamblea próxima se tomará una determinación enérgica al respecto. — **La Comisión.**

CHANILAO

SOLIDARIDAD CON LA F.O.M.

Damos a continuación los nombres de los camaradas de esta sección que han contribuido con su óbolo para la invicta F. O. Marítima, como asimismo las cantidades con que han contribuido.

Helo aquí:

Con 5 pesos: Jacinto Pintos; **con 3 $:** Juan Cozocari, José M. Labo, Cesáreo Rodríguez; **con $ 2.50:** Simón Alvarez, Benito G. Sánchez, José Rapeti, Antonio Barro, Benito F Moreno, P. G. Casano, Manuel Fernandez, Blas Unción; **con 2 pesos:** José Buido, Antonio García, Francisco B. Ramos, Constantino Branciaró, Miguel Capizzi., Angel Callegarip, Estanislao Miksa, Saturnino Guevara, Juan Bersira, Mauricio Rannik; **con peso 1.50:** José Puch, Casimiro Valdez; **con 1 $:** Mario Merle, Federico Gago, Alfredo Girimil, José Elías; **con $ 0.50:** Esteban Bruno. Total, $ 61.50. — **Corresponsal.**

INTERROGANTE

Con la mayor extrañeza he leído en EL OBRERO FERROVIARIO Nro. 18, el retiro de la C. A. de la sección Basavilbaso del compañero José S. Mancinello. No puedo adelantarme sobre este punto, porque desconozco el motivo de su renuncia, pero sí, me causa extrañeza, como digo, porque el citado compañero ha sido en Villaguay uno de los jóvenes ferroviarios que se ha destacado en la lucha por la reivindicación del proletariado en general, hoy presenta su renuncia de prosecretario a los tres días de ser nombrado!!... ¿Qué pasa? ¿Es empleado de control? ¿Hay un ambiente retrógrado, un ambiente de inconsciencia en esa repartición? ¿O es que predominan los doscientos y pico de "mangangases" que perciben esos camaradas? ¿Habrá claudicado el apreciable compañero Mancinelli Verdaderamente no sé que es lo que pasa... pero, medito, pienso un instante y no puedo creer de que sean afirmativas ningunas de estas interrogaciones. La familia ferroviaria que hoy llena las filas de la Confraternidad Ferroviaria, libre de hipocresía, con la frente levantada grita: ¡Por encima de todas las tendencias, vicisitudes y a pesar de la burguesía, estrechemos filas! ¿Y cómo no ha de ser así, si el proletariado en esta situación quiere borrar esa mal llamada clase media, esa semi o "pequena burguesía" que es el azote de media humanidad?

Sobre este punto y cuando remití el traspaso del compañero citado, estuve a punto de felicitar a la sección Basavilbaso porque iba a sus filas un compañero más, que aportaría su grano de arena al engrandecimiento de nuestra organiazción y las reivindicaciones del proletariado del riel.

Felipe ORTIZ.

TANDIL

NUESTROS JUBILADOS

Después de treinta y un años de servicios prestados en el Ferrocarril Sud, acaba de acogerse a los beneficios de la ley de jubilaciones ferroviarias, nuestro estimado camarada Bartolo Piloni.

Fué este viejo compañero uno de los fundadores de la sección Tandil, por cuyo robustecimiento luchó en todo momento con una energía digna de ser imitada, por cuya razón se captó la simpatía de todos los compañeros, los cuales queriendo demostrarle su aprecio han organizado un acto de despedida que se hizo extensivo al primer jubilado de esta sección del Sindicato de Tracción, camarada Vencrio Raggi.

En nombre de la Confraternidad Ferroviaria, hizo uso de la palabra el compañero José Ibarburu, quien con elocuentes frases elogió a los viejos luchadores que se retiran a gozar un bien merecido descanso después de tantos años de ardua lucha.

Sean estas líneas la expresión de nuestra sincera simpatía hacia los meritorios compañeros. — **Corresponsal.**

PUERTO DE LA CAPITAL

RESULTADO DE UNA SUSCRIPCION

A continuación damos el resultado de la suscripción realizada por esta sección a beneficio de la familia del que en vida fuera nuestro querido compañero Jesús Convencido.

Helo aquí:

Lista núm. 1, $ 93.40; lista núm. 2, 49.95; lista núm. 3, 61.50; lista número 4, 41.75; lista número 5, 53.10; lista núm. 6, 25..40; lista núm. 7, 24; donado por la sección Buenos Aires Sud, 116.25. Total recolectado, $ 465.35. Gastos de entierro, $ 232.50. Saldo a favor de la viuda, 232.85 pesos.

En la secretaría, calle Balcarse número 1483, están a disposición de todos los compañeros los comprobantes por si desean revisarlos. — **La Comisión.**

BUENOS AIRES (C. G. B. A.)

PROXIMA VELADA ARTISTICA

Para el día 14 del corriente a las 20.30, la Sociedad Ayuda Mutua Ferroviaria ha organizado una velada, conferencia y baile, que se realizará en el teatro Roma, de Avellaneda, sito en la calle Sarmiento 112.

El festival tendrá el siguiente importante programa:

1o. La Internacional; 2.o "Triste ley", drama en tres actos; 3o. "El héroe ignorado", monólogo; 4o. Conferencia por el secretario de la Confraternidad Ferroviaria, camarada José S. Basanta; 5o. "El carrero en huelga", monólogo; 6a. "El jardín de la viuda", comedia; 7o. Baile familiar a toda orquesta.

Dado el importante programa a desarrollarse, es de esperar que esta fiesta ha de resultar todo un éxito.

LA MANIA DEL REPORTE

El día 6 de abril, en circunstancias en que el capataz de cambistas en turno, camarada Florencio Castro, se hallaba atendiendo los trenes de pasajeros, fué elevado un reporte a la superioridad, acusando a dicho capataz de no acatar órdenes superiores.

Sin embargo, esto es falso, pues el inspector de trenes, señor Tomé—autor de dicho reporte — con el afán de ganar galones, no vacila en decir que a no mediar la intervención de él, se hubieran quedado más de quinientos pasajeros sin poder viajar.

¡Vamos, señor Tomé, no exagere!

¿No le parece mucha cantidad? ¡Ah, farsantes! — **Corresponsal.**

OLAVARRIA

¡PROGRESANDO SIEMPRE!

Con la consiguiente satisfacción, anunciamos al gremio el franco progreso de nuestra sección, que día a día se sienta más grande y más fuerte. Núcleos de compañeros que permanecían al margen de la organización o que estaban en la amarillenta A. F. nacional, acuden presurosos diariamente a nuestra secretaría solicitando ingresar a nuestras filas. Pero, a pesar de esto, no estamos satisfechos, pues nuestra aspiración es no dejar un solo obrero desorganizado, lo que aún no hemos conseguido, pués quedan unos cuantos que parece aspiran a ser jefes, ya que a pesar de nuestra sana prédica, continúan desorganizados. aferrados al caduco sistema de servilismo.

Empero, tenemos esperanza de que muy en breve, han de darse cuenta del ridículo papel que desempeñan, y se apresurarán a ocupar el puesto que les coresponde como obreros. — **Corresponsal.**

PERSONA BUSCADA

Se desea saber el paradero de Eduardo Tuset, que supo trabajar en Villa Mercedes y Justo Daract.

Datos al respecto, al camarada J. Tuset, estación Idiazábal (F. C. C. A.)

GALVEZ

FALLECIMIENTO LAMENTADO

Víctima de una penosa enfermedad, el 23 de marzo, dejó de existir el que en vida fuera nuestro querido compañero Viviano Roldán.

El fallecimiento de este soldado de nuestra causa ha producido profundo sentimiento entre todos los compañeros.

En el acto del sepelio, que fué imponente, hizo uso de la palabra en representación de la Confraternidad, el compañero Luis Peiffer.

Nuestro pésame a su desconsolada familia — **Corresponsal.**

QUILMES

IMPORTANTE RESOLUCION

La comisión administrativa de los Sindicatos de Tráfico y Talleres de la Confraternidad F., sección Quilmes, en su última reunión, llevada a cabo con fecha 22 del actual, ha resuelto organizar conferencias periódicas de carácter sindical para los ferroviarios de esta localidad.

Este temperamento, que esta sección va a practicar, servirá para dar más vida y robustecer las filas de la Confraternidad, a la par que despertará la conciencia societaria, aun adormecida, de algunos compañeros que debido a la falta de quien mantenga latente el ánimo, dejan de concurrir al local. Estas conferencias periódicas que se realizarán en esta sección, han dado ya resultados positivos en otros gremios, por lo tanto los ferroviarios de todas las secciones de la Confraternidad, debieran hacer lo mismo, para así hacer comprender a los trabajadores el rol y la acción revolucionaria que deben desarrollar los sindicatos en su lucha contra el capitalismo explotador y tiránico. — **La Comisión.**

EMPALME LOBOS

"LA YUNTA BRAVA"

Para que sean conocidos entre los federados de nuestra sección y de los demás compañeros del riel, hoy tenemos que ocuparnos de esta "yunta brava", domiciliada en 25 de Mayo.

Ellos son el guarda Medina y el guarda Brek Ventura. Habiéndoles hecho presente varias veces, hoy tenemos necesidad de llamarles la atención por su manera de proceder.

El 6 del ppdo., corrieron el tren número 602, con hacienda, de 25 de Mayo a Empalme Lobos y llegaron a las 2.30 de la mañana, luego fueron llamados para salir 8.13 con tren 16 a Plaza. Como se ve estos dos serviles de la empresa, apenas tenían un descanso de 5 horas y 37 minutos, y salían muy ¡serviles! ¡Muy contentos! . — **Corresponsal.**

ALTA CORDOBA (F. C. C. N. A.)

TRASLADO DE UN JEFE

Por resolución de la superioridad y atención a la constante y eficaz acción desarrollada, desde su puesto de jefe de sección que desempeña desde algunos años atrás, ha sido trasladado a Santa Fe el señor Augusto Fernando Sauvanet.

Este traslado que constituye un ascenso, viene en buena hora a premiar la labor honesta de un funcionario que ha sabido captarse las simpatías generales por sus dotes de superior correcto para con sus subalternos.

Es por esto que los empleados que hasta hoy estuvieron bajo sus órdenes le harán objeto de una simpática demostración de despedida, la que consistirá en un pergamino y medalla de oro, testimonio de los afectos conquistados durante su permanencia en el cargo que abandona. — **Corresponsal.**

BOLIVAR

HOMENAJE A GALLINI

En la asamblea general mixta efectuada por esta sección de la Confraternidad, el día 20 de abril, se acordó ponerse de pie en homenaje al querido compañero Gallini, muerto trágicamente en el cumplimiento de su deber, y expresar por medio de la prensa obrera, nuestra sincera condolencia a la viuda del extinto. — **Corresponsal.**

BAHIA BLANCA

ACLARACION

La asamblea mixta de los sindicatos de Tráfico y Talleres efectuada el día 7 de enero de 1921, considerando las informaciones recogidas por la comisión designada a objeto de aclarar lo que hubiera de cierto en las acusaciones hechas por Alejo y Morán Ramírez contra el compañero José Fernández, en el que se llega a las siguientes conclusiones:

1o. Que la acusación hecha contra Fernández de haber éste defraudado fondos a la sección Maldonado es inexacta, pues sólo se trata de una deuda particular de $ 4.90 (cuatro pesos y noventa centavos) a un ex ferroviario.

2o. Que los acusadores han influído en la sección Maldonado para que ésta se niegue a dar intervención en este asunto a la comisión que con este fin se designó en nuestra asamblea de fecha 6 de noviembre de 1920, lo que demuestra que temen la intervención de un tercero, ageno a este litigio, que aclaren lo que pudiera haber de cierto en la acusación.

3o. Que de lo que la comisión y otros compañeros han podido averiguar, se llega a la conclusión de que este asunto se reduce a una rencilla personal, como lo demuestra el que el compañero Alejo haya hecho todo lo posible por reemplazar al compañero Fernández en el puesto que actualmente ocupa, la asamblea resuelve:

1o. Declarar que el compañero Fernandez queda definitivamente reincorporado a nuestras filas, sin que afecte a su persona absolutamente la anterior acusación.

2o. Aconsejar al camarada Fernandez abone la deuda de $ 4.90 al ex ferroviario Herminio Iglesias.

3o. Dar a publicidad esta resolución en EL OBRERO FERROVIARIO.

LA COMISION.

BEAZLEY

Nuevamente esta sección da muestras de bastante actividad.

La mayoría de los compañeros que en los últimos tiempos permanecieron en una lastimosa indiferencia, están reaccionando, y dedican toda la actividad posible a nuestra organización.

Es de esperar, por esta razón, que muy en breve esta sección vuelva a adquirir la fuerza y prestigio de otros tiempos.

Sólo quedan algunos reacios que se resisten a ingresar a nuestras filas, y que por sus procederes se hacen acreedores al desprecio de todos los obreros conscientes de sus deberes y derechos.

Para el próximo número de EL OBRERO FERROVIARIO, si estos hombres no cambian de opinión y por ende de procederes, prometemos publicar los nombres.

SANTA TERESA

COMO MIENTEN LOS DIVISIONISTAS

Los elementos que más bien que a otra cosa responden a los intereses capitalistas — los divisionistas — quién sabe con qué recursos, sacan un pasquín que cínicamente titulan "La Voz del Ferroviario". Este papelucho aparece en Rosario.

Bien. En uno de sus últimos números, seguramente para demostrar a sus amos que no permanecen inactivos, anuncian que en esta sección cuentan con una buena cantidad de adherentes para el fantástico "sindicato único". ¡Con qué cinismo mienten estos desgraciados!

Para que los ferroviarios no lo ignoren, declaramos que en la sección Santa Teresa sólo hay dos sujetos de esa calaña; dos divisionistas que carecen — como todos sus compinches — de la más elemental noción de moralidad obrera.

Estos individuos son **Felipe Calabeardino y Repizo.**

El primero de estos sujetos jamás fué organizado, y cuando algún compañero le preguntaba, con el cinismo característico de los judas, contestaba que pertenecía a la sección Pergamino. Pero, como jamás enseñó su carnet, y sabiendo nosotros que celebra conferencias secretas con el jefe, a quien comunicaba todas las resoluciones tomadas por nuestra organización, le hemos prohibido la entrada a nuestras asambleas.

Este es, compañeros, el sujeto que tanto aprecian los divisionistas.

El otro — y no hay más — es el más vulgar de los alcahuetes, pues su constante preocupación es reportar a los demás camaradas de trabajo.

Este individuo, con motivo de una protesta de todo el personal, que pedía el traslado de un superior que no jeragrato, fué el único que traicionándonos, se solidarizó con el enemigo nuestro, y por ende de nuestra clase.

¿Comentarios? No son necesarios, pues con lo expuesto es más que suficiente para demostrar cómo mienten y quiénes son los elementos divisionistas del "sindicato único".

Un amarillo

Tenemos en esta sección, además de los divisionistas, un capataz de cuadrilla, amarillo.

Este individuo, igual que los otros, solo se preocupa de molestar y hacer daño al personal. Llámase **Bautista Saare.**

Este amarillo da de comer a los compañeros peones que están a sus órdenes, pero les da tan poco cantidad y tan mala calidad, que hace días (imposible era soportar la asquerosa comida) resolvieron hacerle llegar su justiciera protesta, encomendando lo hiciera en su nombre al segundo capataz, camarada Luis Favini. ¿Saben lo que hizo el amarillo capataz? Pues tomar a golpes de puño a su segundo por haberse éste hecho intérprete de las aspiraciones de los compañeros.

¡Así es como proceden estos atorrantes!

Camaradas: es necesario no permitir por más tiempo que nos maltraten de esta manera. Es necesario proceder con toda energía. A la violencia de nuestros explotadores, es necesario contestar con nuestra fuerza.

¡Que nadie se deje atropellar! — **Corresponsal.**

VILLA DIEGO

EXPOSICION DE LANARES

Supongo que servirán de advertencia estas pocas líneas a los compañeros de talleres de esta sección.

Es el caso que en ésta, donde los compañeros se están organizando febrilmente para combatir los abusos cometidos por la empresa R. P. B. o, mejor dicho, por los que administran el ferrocarril, vive todavía, aunque con poca fuerza, el amarillismo y quiere poner obstáculos para impedir el avance de la organización.

La fiebre amarilla predomina especialmente entre los capataces y algunos oficiales de primera categoría, los cuales por temor de perder el puesto, sacrifican el bien de los demás compañeros del taller.

Para no ocultar los nombres de los inconscientes, los que consideran muy honroso llevar en el pecho el título de la A. F. N., empezaré con el individuo Enrique Echoyer. Este sujeto, que actúa de capataz de taller, es autor de todos los malos ratos que se hace pasar a los compañeros diariamente. Años atrás entró en servicio de la empresa como un triste ajustador que apenas sabía llevar el martillo, llegando después de años de "laborioso" servilismo a desempeñar el puesto que actualmente ocupa.

Su carrera empezó a brillar con más esplendor desde el año 1912, cuando hacía de carnero-maquinista. A más, en su "hoja de servicio" — como se suele decir — pueden agregarse centenares de alcahueterías y otras cosas por el estilo.

Actualmente sirve de alcahuete al señor jefe de talleres. Con su propia voluntad, cuando es de su agrado, suspende o destituye a cualquier compañero, ya sea por "revolucionario", como él dice, o por otra cosa. Con su cara de inocente — como un perro que no ladra pero muerde — recorre el taller, y todo lo que le parece bueno para hacer daño a los compañeros, se lo comunica al jefe.

Los compañeros de la citada sección debieran terminar ya de una vez con ese hombre, porque mientras él gobierne en el taller, no dejará en paz a los compañeros.

Pero, por desgracia, no es él solo. Hay quienes lo acompañan. Los individuos Jaimc Lagiraundais, Palomo, Barreyra, apuntador Ramón y el secretario de la oficina, Fernández, son buen apoyo del mismo. A este último deben los obreros todas las fiestas religiosas efectuadas en el taller. Estos son los principales que sirven de espías al capataz.

El primero de los últimamente citados, el sujeto Jaime Lagiroundais, era especialista en pescar a los compañeros desprevenidos y llevarlos a las filas amarillas, bajo la promesa de que la empresa les dará trabajo permanente.

Pero se terminaron las hazañas de ese hombre desde el momento que los compañeros abrieron los ojos y despertaron del sueño fatal de la desorganización.

Compañeros: escuchad mi consejo y separaos de esos inconscientes; huid de ellos como se huye de las víboras venenosas y trabajad por la organización para terminar de una vez con ellos y con los abusos cometidos por esta empresa.

¡El amarillismo debe desaparecer completamente de esta sección, compañeros! ¡Que no queden ni rastros! ¡Manos a la obra y no retroceder! — **Un obrero organizado.**

PEHUAJO

LA OBRA DE UN INCONSCIENTE

El telegrafista de la estación Catriló, **Nicolás Toscano**, es un obrero que no tiene conciencia de su valor como tal, pues, porque así se le ocurre a su jefe inmediato, es socio de la amarillenta, de la ridícula y cadavérica "A. F. N."

En virtud de esta falta de conciencia y previa promesa de que renunciaría de la "amarilla" para ingresar en la organización donde militan todos los ferroviarios decentes, habíamos disculpado a este sugetillo.

Sin embargo, él no alcanza a comprender el valor de nuestra disculpa, pues días pasados lo he sorprendido en un tren de pasajeros vendiendo números de la rifa de la "A. F. N.", y, por haberle observado su proceder bastante incorrecto, pasó — a indicación de su jefe — una nota al inspector de tráfico denunciando al subscripto porque le prohibía ser amarillo.

El inspector de tráfico se limitó a pedir informes al respecto.

¿Y? ¿Qué ha conseguido, compañeros? ¡Nada! No obstante esto, vuelvo nuevamente a disculpar al obrero equivocado, y por medio de estas líneas lo invito a que venga a formar parte de la organización, en la que se aprende a ser hombre: la Confraternidad Ferroviaria. — **Matrícula núm. 22.460.**



Impreso en los — talleres de — LA VANGUARDIA